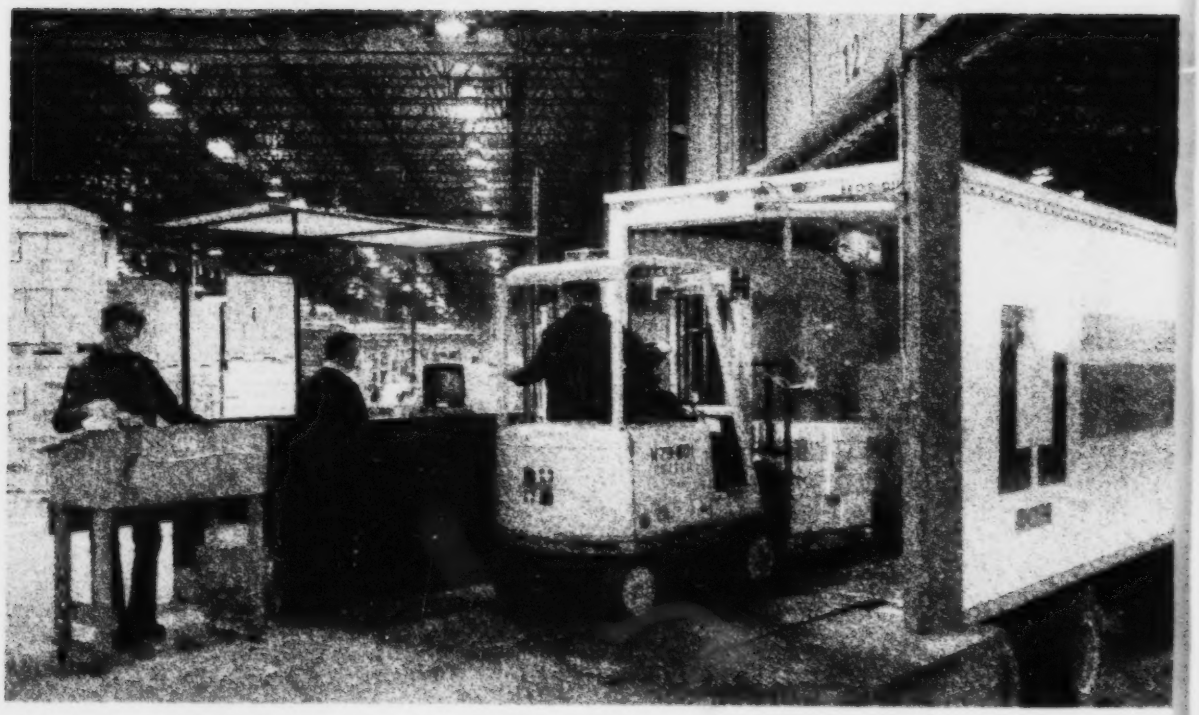
Transport et entreposage au Québec

Monographie sectorielle



CSST
Commission
de la santé
et de la sécurité
du travail

TRANSPORT ET ENTREPOSAGE AU QUÉBEC

TRANSPORT ET ENTREPOSAGE AU QUÉBEC

Monographie sectorielle

Février 1985

Sous la direction de: Carmen Sabag-Vaillancourt
Vice-présidence à la prévention-inspection

Avec la collaboration de: Pierre Boulienne
Association paritaire pour la santé et la sécurité du travail - Transport et entreposage

Réalisation: Direction des communications

Dépôt légal

Bibliothèque nationale du Québec

Dépôt légal - 3e trimestre 1985

ISBN 2-550-12244-5

REMERCIEMENTS

Transport et entreposage au Québec est l'oeuvre de nombreux collaborateurs. La responsable de ce projet désire remercier d'abord l'Association sectorielle paritaire transport et entreposage et tous les professionnels de la Commission de la santé et de la sécurité du travail qui ont participé à l'élaboration de cette monographie, et sans qui elle n'aurait pu voir le jour.

Nous exprimons aussi nos remerciements à l'équipe de professionnels de l'Institut de recherche en santé et en sécurité du travail à qui nous sommes redevables du chapitre 9: Les efforts de recherche.

Nous tenons à remercier spécialement monsieur George Niosi, professeur de sociologie économique à l'université du Québec à Montréal, qui a dirigé l'équipe de recherche responsable de l'élaboration des trois premiers chapitres.

Envers le personnel de secrétariat, en particulier madame Johanne Dubuc, et envers le personnel du Centre de documentation de la CSST, nous avons une dette de gratitude toute spéciale pour leur infatigable soutien durant les longs mois qu'a demandés la préparation de cet ouvrage.

Nous exprimons aussi toute notre gratitude au comité de coordination technique, dirigé pr monsieur Jean-Louis Bertrand, vice-président à la prévention-inspection de la CSST, dont l'appui constant nous a été d'un précieux secours tout au long de ce projet.

Enfin, nous remercions toutes les personnes qui ont participé de près ou de loin à la préparation ou à l'amélioration de cette monographie, particulièrement les membres du comité de lecture interne, les départements de santé communautaire, les associations syndicales et les associations patronales consultées, ainsi que la Direction des communications de la CSST.

Carmen Sabag-Vaillancourt

AVANT-PROPOS

L'élimination à la source même des dangers pour la santé, la sécurité et l'intégrité physique des travailleurs constitue l'objectif fondamental de la Loi sur la santé et la sécurité du travail. Il serait toutefois difficile, voire impossible, d'atteindre cet objectif sans la connaissance préalable des dangers spécifiques et des méthodes de lutte existantes. Par contre, la notion de prévention étant relativement nouvelle, il existe peu d'ouvrages de référence sur le sujet et la cueillette de telles données ne se fait pas toujours aisément. C'est pourquoi la Commission de la santé et de la sécurité du travail s'est donné pour tâche de rassembler et de diffuser, sous forme de monographies sectorielles, toutes les données pertinentes à un même secteur d'activité économique et reliées aux préoccupations de santé et de sécurité du travail.

Transport et entreposage au Québec s'inscrit dans la troisième série de monographies sectorielles élaborées par la CSST. Alors que la première série, publiée en 1982, touchait les secteurs d'activité économique du groupe I, et que la dernière série, publiée en 1983, touchait les secteurs d'activité économique du groupe II, la présente série s'attache aux secteurs d'activité du groupe III déclarés prioritaires par la Commission en 1984.

La présente monographie est le fruit de recherches menées par diverses équipes de travail, à partir desquelles nous avons tenté de brosser le portrait le plus complet possible du secteur transport et entreposage au Québec. C'est ainsi qu'on y présente dans les quatre premiers chapitres les principaux aspects socio-économiques du secteur; qu'on y décrit aux chapitres 5 et 6 les lésions professionnelles de même que les risques pour la santé et la sécurité spécifiques au secteur; qu'on y expose, aux chapitres 7 et 8, les principales mesures de prévention ainsi que les divers programmes offerts en santé et en sécurité du travail. Le chapitre 9 aborde pour sa part les projets de recherche liés aux domaines d'activité du secteur, alors que le chapitre 10 présente la législation en vigueur au Québec en matière de santé et de sécurité du travail.

Nous attirons l'attention du lecteur sur le fait que les données statistiques recueillies lors de cette étude proviennent de différentes sources, dont Statistique Canada, le Bureau de la statistique du Québec et la Commission de la santé et de la sécurité du travail. Ces organismes n'utilisant pas le même système de classification, les tableaux des chapitres 1, 2, 3 et 5 présentent des écarts en ce qui a trait au nombre de travailleurs et au nombre d'établissements. Toutefois, en raison de l'intérêt qu'elles offrent, nous avons choisi de faire bénéficier le lecteur de toutes les données disponibles.

Il importe de mentionner que le chapitre 5 de cette monographie, comprend deux parties qui correspondent à deux délimitations différentes du secteur "Transport et entreposage". La première délimitation, qui sert de cadre de référence dans tous les chapitres, est celle qui découle d'une application stricte de la définition du secteur prioritaire "Transport et entreposage" et qui est fondée sur la classification des activités économiques du Québec (version 1984).

La deuxième délimitation est celle définie par règlement pour le secteur couvert par l'association sectorielle paritaire pour la santé et la sécurité du travail du secteur transport et entreposage. Cette délimitation est plus restrictive que la précédente, puisqu'elle exclut, grosso modo, tout ce qui est relatif aux transports aériens, ferroviaires, par eau et par pipeline, les transports en commun urbains, l'entretien des routes, rues et ponts, et les silos à grain. Par contre, elle inclut des catégories d'établissements classés ailleurs que dans le transport et l'entreposage, comme par exemple les parcs de stationnement et la location d'automobiles et de camions. Nous invitons le lecteur à lire attentivement la définition de ce secteur présentée dans la partie B du chapire 5 avant de consulter les statistiques pertinentes.

Carmen Sabag-Vaillancourt

TABLE DES MATIÈRES

	PAGE
PREMIÈRE PARTIE: CARACTÉRISTIQUES SOCIO-ÉCONOMIQUES	1
Chapitre 1 : Évolution du secteur transport et entreposage au Québec	5
LE SECTEUR TRANSPORT ET ENTREPOSAGE AU QUÉBEC	9
. Nature du secteur	9
. Origine et évolution	11
Transport aérien	11
Transport ferroviaire	13
Transport par eau	13
Transport routier des marchandises	14
Transport urbain et suburbain	17
Industrie du taxi	18
. Évolution du secteur	19
. Situation actuelle	29
Chapitre 2 : Les établissements du secteur transport et entreposage	31
LES ÉTABLISSEMENTS	33
. Organisation du travail	36
Chapitre 3 : La main-d'oeuvre du secteur transport et entreposage	37
LA MAIN-D'OEUVRE	39
. Volume de l'emploi	39
. Caractéristiques de la main-d'oeuvre	42
. Rémunération de la main-d'oeuvre	45
. Évolution future de la main-d'oeuvre : perspectives	47
BIBLIOGRAPHIE RELATIVE AUX CHAPITRES 1, 2 ET 3	50

PAGE

Chapitre 4 : Les intervenants sociaux 53

LES ASSOCIATIONS SYNDICALES 56

. Les associations syndicales de juridiction québécoise 56
La Fédération des employés des services publics (CSN) 56
Fraternité internationale d'Amérique des camionneurs, chauffeurs, préposés d'entrepôts et aides 57
Union internationale des travailleurs unis de l'alimentation et du commerce 59
Métallurgistes unis d'Amérique (Métallos) 60
Centrale des syndicats démocratiques (CSD) 62
. Les associations syndicales de juridiction fédérale 63
Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers 64
Association internationale des débardeurs 65
Association canadienne du contrôle du trafic aérien 67
Alliance de la fonction publique du Canada 68
. L'effectif syndical du secteur 70
Répartition de l'effectif syndical sous juridiction québécoise 72
Répartition de l'effectif syndical sous juridiction fédérale 73
Répartition de l'effectif syndical selon l'affiliation et le sous-secteur sous juridiction québécoise 78
Répartition de l'effectif syndical selon l'affiliation et la région administrative sous juridiction québécoise 80
Taux sectoriels de syndicalisation 80

LES ASSOCIATIONS PATRONALES 83

. Les associations patronales de juridiction québécoise 84
Association du camionnage du Québec 84
Association des propriétaires d'autobus du Québec 85
Association des entrepreneurs en services sanitaires du Québec 86
Association du transport écolier du Québec 87
Association des rouliers publics 88
. Les associations patronales de juridiction fédérale 89
Association des employeurs maritimes 89
Employeurs des transports et communications de régie fédérale 90

ANALYSE DU CONTENU DES CONVENTIONS COLLECTIVES 91

. Les conventions collectives de juridiction québécoise 91
. Les conventions collectives de juridiction fédérale 99

PAGE

AUTRES INTERVENANTS PROPRES AU SECTEUR 101

. L'Association sectorielle paritaire - transport et entreposage 101
. Les comités paritaires 102

AUTRES INTERVENANTS 106

. Commission de la santé et de la sécurité du travail (CSST) 106
. Départements de santé communautaire (CH-DSC) 109
. Institut de recherche en santé et sécurité du travail (IRSST) 111
. Association paritaire de prévention en santé et sécurité du travail (APPSST) 114
. Centre patronal de santé et de sécurité du travail du Québec 115

BIBLIOGRAPHIE 118

DEUXIÈME PARTIE: LES RISQUES POUR LA SANTÉ ET LA SÉCURITÉ 121

Chapitre 5 : Les lésions professionnelles et leurs coûts 125

Première Partie

Le secteur prioritaire Transport et entreposage au Québec 129

INTRODUCTION 129

. Correspondance entre la classification des activités économiques du Québec et les unités CSST - Transport et entreposage 132
. Liste des unités du secteur transport et entreposage et de leur abréviation 136
. Importance relative des unités du secteur 140
. Les lésions professionnelles selon la catégorie et l'unité 142
. Les cas d'incapacité permanente 150
. Les maladies professionnelles 150
. Les indicateurs des lésions professionnelles 154
. Le coût des lésions 158

PAGE

- Les retraits préventifs de la travailleuse enceinte ou qui allaite 158

CONCLUSION 160

Deuxième Partie

L'Association sectorielle paritaire du secteur Transport et entreposage 163

- Définition du secteur 163
- Liste des unités de l'Association sectorielle paritaire pour le secteur Transport et entreposage 166
- Importance relative des unités du secteur 169
- Les lésions professionnelles selon la catégorie et l'unité 169
- Les accidents compensables 176
- Les cas d'incapacité permanente 181
- Les maladies professionnelles 181
- Les indicateurs des lésions professionnelles 181
- Le coût des lésions 185
- Les retraits préventifs de la travailleuse enceinte ou qui allaite 185

CONCLUSION 189

NOTE 190

Annexe A: Transport scolaire 192

Annexe B: Définition des termes utilisés 196

Chapitre 6 : Les risques associés au secteur 201

TRANSPORT 203

DIFFÉRENTS TYPES DE TRANSPORT 203

- Transport aérien 204
  - Le milieu de travail 204
  - Le personnel 206
  - Risques associés 209
- Transport et services ferroviaires 214
  - Le matériel 214
  - Le personnel 216
  - Risques associés 217

PAGE

. Transport par eau 219
Types de transport 219
Opérations 223
Risques associés 223
. Transport routier 224
Le matériel 225
Le personnel 226
Risques associés 226
. Transport en commun 228
Le personnel 228
Risques associés 229
. Autres services 230
. Transport par pipeline 230
Risques associés 231

ENTREPOSAGE 231

. Silos à grain 231
Risques associés 232
. Autres services d'entreposage 233
Risques associés 234

BIBLIOGRAPHIE 236

TROISIÈME PARTIE: L'ORGANISATION DE LA PRÉVENTION EN SANTÉ ET EN SÉCURITÉ 243

Chapitre 7 : Les principales mesures de prévention dans le milieu de travail 247

MESURES GÉNÉRALES DE PRÉVENTION 249

. Bruit 249
. Vibrations 250
. Pollution 251
. Incendies et explosions 253
. Manutention 254
. Électricité 254
. Climats extrêmes 258
. Substances chimiques dangereuses 258
. Caractéristiques ergonomiques 259
. Maladies 259

PAGE

MESURES SPÉCIFIQUES DE PRÉVENTION 259

. Transport aérien 260
. Transport par eau 261
. Transport par voie ferrée 262
. Transport routier, en commun et autres services de transport 262
. Entreposage 263
Silos à grain 263
Autres entrepôts 263

BIBLIOGRAPHIE 265

Chapitre 8 : Les associations, les organismes et leurs programmes 269

LES ORGANISMES PUBLICS ET PARAPUBLICS QUÉBÉCOIS ET LEURS PRINCIPAUX PROGRAMMES ET SERVICES EN SANTÉ ET EN SÉCURITÉ DU TRAVAIL 272

. Commission de la santé et de la sécurité du travail 272
. Institut de recherche en santé et sécurité du travail 274
. Départements de santé communautaire et réseau de santé 275
. Office des personnes handicapées du Québec 277
. Institut national de la recherche scientifique 277
. Ministère des Affaires sociales 279
. Ministère de l'Éducation du Québec et son réseau 280
. Ministère de la Main-d'oeuvre et de la Sécurité du revenu 284
. Ministère du Travail du Québec 286
. Ministère de l'Environnement du Québec 288
. Ministère de l'Habitation et de la Protection du consommateur 289
. Bureau de normalisation du Québec 290
. Régie de l'Assurance Automobile du Québec 291

LES ORGANISMES PUBLICS ET PARAPUBLICS CANADIENS ET LEURS PRINCIPAUX PROGRAMMES ET SERVICES EN SANTÉ ET EN SÉCURITÉ DU TRAVAIL 294

. Conseil canadien des normes 294
. Association canadienne de normalisation 295
. Consommation et corporations Canada 296
. Emploi et Immigration Canada 296
. Énergie, Mines et Ressources Canada 297
. Environnement Canada 298
. Santé et Bien-Être Canada 298
. Travail Canada 300

PAGE

. Centre canadien d'hygiène et de sécurité du travail 301
. Office national de l'Énergie 301
. Pêches et Océans Canada 302
. Transport Canada 302

LES ASSOCIATIONS SYNDICALES ET PATRONALES ET LEURS PRINCIPAUX PROGRAMMES ET SERVICES EN SANTÉ ET EN SÉCURITÉ DU TRAVAIL 305

. Fédération des travailleurs du Québec - FTQ 305
. Confédération des syndicats nationaux - CSN 310
. Centrale des syndicats démocratiques - CSD 312
. Fraternité internationale d'Amérique des camionneurs, chauffeurs, préposés d'entrepôts et aides 316
. Association paritaire de prévention pour la santé et la sécurité du travail du Québec - APPSST 318
. Centre patronal de santé et de sécurité du travail du Québec 319
. Association paritaire pour la santé et la sécurité du travail, secteur "transport et entreposage" 320

BIBLIOGRAPHIE 322

Chapitre 9 : Les efforts de recherche 335

REMARQUES PRÉLIMINAIRES 337

CONNAISSANCE DU MILIEU ET MISE AU POINT DE MÉTHODES 338

IDENTIFICATION DES PROBLÈMES DE SANTÉ ET DE SÉCURITÉ 339

MOYENS D'INTERVENTION 340

CONCLUSION 341

LISTE DES PROJETS DE RECHERCHE 343

Chapitre 10 : La législation pertinente 345

LA LÉGISLATION QUÉBÉCOISE 349

. La loi sur la santé et la sécurité du travail 349
. La loi sur la distribution du gaz 352
. La loi sur la prévention des incendies 352
. La loi sur le commerce des produits pétroliers 353

PAGE

. Le code de la sécurité routière 354
. Les règlements adoptés en vertu des Lois du Québec 354

LA LÉGISLATION FÉDÉRALE 364

. Les lois et règlements d'application générale 364
Le Code canadien du travail 364
Les règlements adoptés en vertu du Code canadien du travail 373
La Loi sur le transport des marchandises dangereuses 384
Les règlements adoptés en vertu de la loi sur le transport des marchandises dangereuses 385
La Loi sur les explosifs et le règlement concernant les explosifs 386
La Loi de la convention internationale sur la sécurité des conteneurs 387
. Les lois et règlements s'appliquant spécifiquement au transport routier 388
La Loi sur la sécurité des véhicules automobiles 388
La Loi sur la sécurité des pneus de véhicule automobile 389
Le règlement du Canada sur la durée du service des conducteurs de véhicules automobiles 390
. Les lois et règlements s'appliquant spécifiquement au transport ferroviaire 391
Les règlements et ordonnances adoptés en vertu de la Loi sur les chemins de fer et de la Loi nationale sur les transports 391
. Les lois et règlements s'appliquant spécifiquement au transport par eau 396
Les règlements adoptés en vertu de la Loi sur la marine marchande 396
Les règlements adoptés en vertu de la Loi sur les ports et installations de ports publics 400
. Les lois et règlements s'appliquant spécifiquement au transport aérien 401
Les règlements et ordonnances adoptés en vertu de la Loi sur l'aéronautique 401
La Loi sur le bureau canadien de la sécurité aérienne 405
. Les lois et règlements s'appliquant spécifiquement au transport par pipelines 405
Les règlements adoptés en vertu de la Loi sur l'Office national de l'énergie 405
Les règlements adoptés en vertu de la Loi sur les terres territoriales et de la Loi sur les concessions de terres publiques 407
Les règlements adoptés en vertu de la Loi sur la protection et la conservation du pétrole et du gaz 408

CONCLUSION 409

ANNEXE 411

LISTE DES TABLEAUX

		PAGE
Tableau 1:	Évolution de l'emploi du secteur transport et entreposage, par sexe (Québec, 1931 à 1981)	20
Tableau 2:	Importance relative du secteur transport et entreposage (Québec-Canada, 1931 à 1981)	21
Tableau 3:	Évolution de l'emploi par sous-secteur d'activité et par sexe (Québec, 1931)	23
Tableau 4:	Évolution de l'emploi par sous-secteur d'activité et par sexe (Québec, 1941)	24
Tableau 5:	Évolution de l'emploi par sous-secteur d'activité et par sexe (Québec, 1951)	25
Tableau 6:	Évolution de l'emploi par sous-secteur d'activité et par sexe (Québec, 1961)	26
Tableau 7:	Évolution de l'emploi par sous-secteur d'activité et par sexe (Québec, 1971)	27
Tableau 8:	Évolution de l'emploi par sous-secteur d'activité et par sexe (Québec, 1981)	28
Tableau 9:	Liste des principales entreprises du secteur (Québec, 1983)	35
Tableau 10:	Évolution des traitements et salaires hebdomadaires moyens par sous-secteur au Québec (1951 à 1961)	40
Tableau 11:	Évolution des traitements et salaires hebdomadaires par sous-secteur au Québec (1971 à 1981)	41
Tableau 12:	Évolution du taux de masculinité (Québec, 1931 à 1981)	43
Tableau 13:	Nombre total de salariés au Québec, en Ontario et au Canada (1971 à 1981)	44
Tableau 14:	Rémunération hebdomadaire moyenne à l'activité totale au Québec, en Ontario et au Canada (1971-1981)	46
Tableau 15:	Répartition des activités de transport et d'entreposage par rapport à l'ensemble des secteurs (Québec, 1971, 1975, 1980, 1983)	48

PAGE

Tableau 16: Répartition selon l'affiliation de l'effectif syndical du sous-secteur québécois (Québec, 1984) 75

Tableau 17: Répartition selon l'affiliation de l'effectif syndical du sous-secteur fédéral (Québec, 1984) 76

Tableau 18: Répartition de l'effectif syndical du sous-secteur fédéral selon l'affiliation et les sous-secteurs d'activité économique (Québec, 1984) 77

Tableau 19: Répartition de l'effectif syndical du sous-secteur québécois selon l'affiliation et les sous-secteurs d'activité économique (Québec, 1984) 79

Tableau 20: Répartition de l'effectif syndical du sous-secteur québécois selon l'affiliation et la région administrative (Québec, 1984) 81

Tableau 21: Répartition de l'effectif syndical selon le sous-secteur d'activité et taux de syndicalisation (Québec, 1984) 82

Tableau 22: Nombre de conventions collectives de juridiction québécoise avec ou sans clauses spécifiques sur la santé et la sécurité (Québec, 1984) 94

Tableau 23: Nombre de conventions collectives de juridiction fédérale avec ou sans clauses spécifiques sur la santé et la sécurité (Québec, 1984) 100

Tableau 24: Estimation du nombre d'employés par unité dans le secteur transport et entreposage (1980 à 1983) 141

Tableau 25: Répartition des lésions professionnelles (1980 à 1983) 143

Tableau 26: Répartition des lésions professionnelles et des employés par année dans le secteur transport et entreposage (1980 à 1983) 144

Tableau 27: Répartition des lésions professionnelles selon la catégorie et l'unité dans le secteur transport et entreposage (1980 à 1983) 145

Tableau 28: Répartition des lésions selon le groupe d'âge dans le secteur transport et entreposage (1980 à 1983) 147

PAGE

Tableau 29:	Répartition des accidents compensables selon la catégorie par année dans le secteur transport et entreposage (1980 à 1983)	148
Tableau 30:	Répartition des lésions compensables selon leur siège dans le secteur transport et entreposage (1980 à 1983)	149
Tableau 31:	Répartition des accidents compensables selon la nature de la lésion dans le secteur transport et entreposage (1980 à 1983)	151
Tableau 32:	Répartition des cas d'incapacité permanente selon le taux et l'unité dans le secteur transport et entreposage (1980 à 1983)	152
Tableau 33:	Répartition des maladies professionnelles selon leur nature et l'unité dans le secteur transport et entreposage	153
Tableau 34:	Indicateurs des lésions professionnelles dans le secteur transport et entreposage (1980 à 1983)	156
Tableau 35:	Coût des lésions par unité dans le secteur transport et entreposage (1980 à 1983)	157
Tableau 36:	Répartition des retraits préventifs de la travailleuse enceinte ou qui allaite par année dans le secteur transport et entreposage (1981 à 1983)	159
Tableau 37:	Répartition des retraits préventifs de la travailleuse enceinte ou qui allaite par unité dans le secteur transport et entreposage (1981 à 1983)	161
Tableau 38:	Estimation du nombre d'employés par unité dans le secteur transport et entreposage (1980 à 1983)	170
Tableau 39:	Répartition des lésions professionnelles dans le secteur transport et entreposage (1980 à 1983)	171
Tableau 40:	Répartition des lésions professionnelles et des employés par année dans le secteur transport et entreposage (1980 à 1983)	173
Tableau 41:	Répartition des lésions professionnelles selon la catégorie et l'unité dans le secteur transport et entreposage (1980 à 1983)	174

PAGE

Tableau 42: Répartition des lésions selon le groupe d'âge dans le secteur de l'Association sectorielle - Transport et entreposage (1980 à 1983) 175

Tableau 43: Répartition des accidents compensables selon la catégorie par année dans le secteur transport et entreposage (1980 à 1983) 177

Tableau 44: Répartition des lésions compensables selon leur siège dans le secteur de l'Association sectorielle - Transport et entreposage (1980 à 1983) 178

Tableau 45: Répartition des accidents compensables selon la nature de la lésion dans le secteur transport et entreposage 179

Tableau 46: Répartition des cas d'incapacité permanente selon le taux et l'unité dans le secteur transport et entreposage (1980 à 1983) 180

Tableau 47: Répartition des maladies professionnelles selon la nature de la maladie et l'unité dans le secteur transport et entreposage (1980 à 1983) 182

Tableau 48: Indicateurs des lésions professionnelles dans le secteur transport et entreposage (1980 à 1983) 184

Tableau 49: Coût des lésions par unité dans le secteur transport et entreposage (1980 à 1983) 186

Tableau 50: Répartition des retraits préventifs de la travailleuse enceinte ou qui allaite par année dans le secteur transport et entreposage 187

Tableau 51: Répartition des retraits préventifs de la travailleuse enceinte ou qui allaite par unité dans le secteur transport et entreposage (1981 à 1983) 188

Tableau 52: Caractéristiques des lésions et profession des réclamants - Moyenne 1981 à 1984 pour le transport par autobus (incluant le transport scolaire) 194

LISTE DES SCHÉMAS

		PAGE
Schéma 1:	Installation des éléments de protection sur des chariots élévateurs	255
Schéma 2:	Chaussure de sécurité	256
Schéma 3:	Casques de sécurité	257
Schéma 4:	Travail dans les silos	264

PREMIÈRE PARTIE

CARACTÉRISTIQUES SOCIO-ÉCONOMIQUES

Dans la première partie de la présente monographie, nous verrons globalement les principales activités du secteur du transport et entreposage au Québec et nous dresserons un portrait du secteur sur le plan de la santé et de la sécurité du travail.

C'est ainsi que nous analyserons dans le premier chapitre la nature du secteur, son origine, son évolution et sa situation actuelle. Au deuxième chapitre, il sera question du nombre et de la taille des établissements. Dans le troisième chapitre, nous traiterons de la main-d'oeuvre.

La technique d'analyse utilisée est relativement simple. En effet, elle repose sur une étude descriptive et statistique des principaux éléments relatifs à cette industrie. Les données brutes de certains tableaux feront l'objet d'analyses descriptives et explicatives. Certaines de ces données brutes serviront de base à des études statistiques moins descriptives. La principale source de renseignements utilisée dans les trois chapitres est Statistique Canada. On trouvera dans le glossaire présenté en annexe une définition exhaustive des différents termes utilisés dans les tableaux.

Et enfin, au quatrième chapitre, nous présenterons les intervenants appelés, d'une façon ou d'une autre, à jouer un rôle en matière de santé et de sécurité du travail. Nous mettrons alors l'accent sur l'historique, les activités et le fonctionnement des institutions et des organismes visés par la Loi: les associations syndicales, les associations patronales, les associations sectorielles, la Commission de la santé et de la sécurité du travail (CSST), les centres hospitaliers disposant d'un département de santé communautaire (CH-DSC), l'Institut de recherche en santé et en sécurité du travail (IRSST), etc.

CHAPITRE 1: ÉVOLUTION DU SECTEUR TRANSPORT ET ENTREPOSAGE AU QUÉBEC

Recherche et rédaction: Cecilia Millan, UQAM

La C.S.S.T. a choisi, pour l'implantation de ses programmes majeurs, une approche par secteur d'activité économique. Dans ce contexte, le secteur transport et entreposage fait partie du secteur d'activité économique du groupe III déclaré prioritaire par la C.S.S.T. pour 1984. Conséquemment, les données pertinentes à ce secteur sont reliées aux préoccupations de santé et de sécurité au travail.

L'industrie du transport et de l'entreposage est présentement divisée en trois grands groupes: Transports, Transports par pipelines, et Entreposage.* Le Bureau de la statistique du Québec a récemment apporté des modifications à la classification type des industries de 1979 et a adopté en 1984 une nouvelle classification. Ces modifications ont eu des effets sur la composition des différents sous-secteurs. Nous tenons compte de ces changements dans les trois premiers chapitres de ce document.

* Le grand groupe Transports comprend notamment le transport aérien, le transport ferroviaire, le transport par eau, le camionnage, le transport en commun, les autres transports et les autres services relatifs aux transports.

LE SECTEUR TRANSPORT ET ENTREPOSAGE AU QUÉBEC

Le secteur transport et entreposage est une activité économique très importante qui exerce une grande influence tant sur l'utilisation des ressources, le commerce et l'atteinte de nouveaux marchés que sur le développement social, la vie politique, etc. La demande de transport découle de la nécessité de déplacer des personnes et des biens, et le résultat se traduit en croissance économique. L'objet de ce premier chapitre est de déterminer la nature du transport et de montrer son évolution au Québec.

NATURE DU SECTEUR

Le premier grand groupe du secteur transport et entreposage tel que défini par le B.S.Q. est le Transport composé des neuf sous-secteurs suivants:

- Transports aériens. Ce sous-secteur englobe les établissements dont l'activité principale est le transport de personnes, de marchandises, d'animaux et de courrier par avion sur parcours réguliers, nolisés ou spéciaux.
- Services relatifs aux transports aériens. Ce sous-secteur comprend les établissements dont l'activité principale est l'exploitation d'aéroports, la location d'avions, l'entretien d'aéronefs et les autres services relatifs aux transports aériens.
- Transports et services ferroviaires. Ce sous-secteur inclut les établissements dont l'activité principale est le transport de personnes, de marchandises, d'animaux par chemins de fer ou la fourniture de services relatifs aux transports ferroviaires.
- Transports par eau. On y trouve les établissements dont l'activité principale est l'exploitation de navires pour le transport de

personnes et de marchandises, l'exploitation de traversiers (sauf ferroviaires), le remorquage maritime, l'affrètement de bateaux et d'autres services de transport par eau.

- Services relatifs aux transports par eau. Il comprend les établissements dont l'activité principale est la manutention des cargaisons, l'administration des ports, le sauvetage, le pilotage, les services d'expédition et les autres services relatifs aux transports par eau.
- Camionnage. Y sont inclus les établissements dont l'activité principale consiste à fournir des services de camionnage, des services de transports et des services connexes.
- Transports de personnes (transport en commun). Ce sous-secteur comprend les établissements dont l'activité principale est l'exploitation de services de transports urbains, interurbains et ruraux; de transports scolaires; de services d'autocars nolisés et d'excursion et des services de desserte d'aéroports et de gares par limousine, y compris l'exploitation de terminus d'autobus.
- Autres transports. On y trouve les établissements dont l'activité principale est l'exploitation de services de taxis et d'autres services de transports non classés ailleurs.
- Autres services relatifs aux transports. Il regroupe des établissements dont l'activité principale est l'entretien des routes, ponts et rues et les autres services relatifs aux transports.

Le deuxième grand groupe du secteur transport et entreposage est celui des Transports par pipeline qui comprend les établissements dont l'activité principale est l'exploitation de pipelines pour le transport de gaz naturel, de pétrole brut et d'autres produits.

Le troisième grand groupe du secteur concerné est l'Entreposage qui est composé des deux sous-secteurs suivants:

- Silos à grain. Il inclut les établissements dont l'activité principale est l'exploitation de silos de collecte ou de silos portuaires destinés à l'entreposage de céréales.

- Autres services d'entreposage. Il comprend les établissements dont l'activité principale est l'exploitation d'installations frigorifiques et autres installations d'entreposage non classées ailleurs.

ORIGINE ET ÉVOLUTION

Le secteur transport et entreposage représente une activité économique très diversifiée. Ses différentes composantes (ses sous- secteurs) étant d'une importance très inégale, il nous semble difficile d'analyser l'origine et l'évolution du secteur dans son ensemble et nous préféfons nous concentrer plutôt sur ses composantes principales.

Transport aérien

En 1944, l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) établissait son siège social à Montréal suivie, en 1945, de l'Association internationale du transport aérien (AITA). L'aviation commerciale s'est développée rapidement et elle constitue aujourd'hui un élément fondamental de la vie économique de la province. Mais, ce n'est que récemment, à l'occasion de crises successives, que le Québec a pris conscience de l'importance de cette industrie dans le développement économique. Jusqu'à ce jour, le développement du transport aérien au Québec s'est effectué sous le contrôle presque exclusif du gouvernement fédéral. Depuis la création, en 1972, du ministère des Transports, le Québec peut, théoriquement, exercer un contrôle sur les transporteurs aériens effectuant exclusivement du transport à l'intérieur de ses limites territoriales.

A cause de sa juridiction, l'apport financier du gouvernement fédéral est important et contraste avec la faible participation du gouvernement québécois. Les contributions financières directes ou indirectes des deux niveaux de gouvernements sont déterminantes pour

l'économie des transports aériens: en 1979-1980, par exemple, Transports Canada accordait 22% de son budget au transport aérien tandis que le ministère des Transports du Québec accordait seulement 1%.

Au Québec, le transport aérien des personnes et des marchandises s'effectue en fonction de pôles privilégiés. Par exemple, Montréal occupe une position préférentielle et cette ville par son importance polarise d'emblée les activités aériennes du Québec: neuf des seize centres québécois les plus achalandés y sont reliés, 80% du trafic intérieur québécois y a son origine ou sa destination et 90% de tous les vols, à l'exception des liaisons internationales, partent de Montréal ou y aboutissent. Dans les autres pôles (Hull, Québec, Trois-Rivières et Sherbrooke), la situation est différente tandis que dans les régions éloignées, les besoins en transport aérien découlent de la difficulté à y accéder à cause de leur éloignement. Ainsi l'aviation commerciale détient le quasi monopole du transport des personnes et une partie du transport des marchandises, sur la Côte-Nord, sur l'ensemble du Nouveau-Québec et particulièrement dans le secteur de la Baie James.

Une centaine d'entreprises de transport aérien ont leur siège social au Québec dont trois transporteurs: Air Canada, Québécair et Nordair comptent parmi les plus importants, Québécair étant le principal transporteur régional au Québec. Nordair est le second et ses services forment l'ossature principale du transport aérien au Nouveau-Québec.

L'aviation générale, qui comprend l'aviation d'affaires, l'aviation spécialisée, l'aviation sportive et la formation de pilotes, a connu une expansion significative au cours des dernières années.

Les autres services auxiliaires aux transports aériens, comme celui des infrastructures aéroportuaires, regroupent environ 262 sites

répartis entre aéroports publics, aéroports privés, hydrobases et héliports.

Transport ferroviaire

Le transport ferroviaire a longtemps représenté un moyen important de développement au Canada et au Québec, même s'il n'a pas connu un essor continu depuis l'avènement de l'ère industrielle vers 1850. Cependant, les autres modes concurrentiels améliorant leur productivité et leur efficacité ont pris une bonne part du marché des chemins de fer.

Depuis la construction de la ligne transcontinentale du Canadien Pacifique (CP) au début des années 1880, les compagnies ferroviaires ont constamment développé de nouvelles techniques et essayé d'améliorer leur efficacité. Les changements importants sont principalement l'apparition de wagons à usage spécifique, de wagons-citernes, etc. et aussi l'augmentation des vitesses moyennes des trains de marchandises et de passagers.

Malgré les efforts de restructuration et de modernisation des services de transport ferroviaire de passagers depuis 1979, ce mode de transport n'est choisi que d'une faible proportion du marché et ce, même dans les corridors achalandés et les mieux servis par le rail: moins de 5% pour les circuits Montréal-Ottawa et Montréal- Québec et moins de 20% pour celui de Montréal-Toronto. Quant au transport de marchandises par chemins de fer, il a perdu du terrain par rapport au camionnage depuis une trentaine d'années.

Transport par eau

Le transport côtier a toujours joué un rôle important pour les trafics destinés aux ports canadiens. La création de la Voie maritime du Saint-Laurent a amené des changements profonds dans l'acheminement du vrac et des marchandises générales. Le cabotage est important au Québec, cette province étant traversée par le fleuve

Saint-Laurent prolongé, par la Voie maritime, jusqu'aux Grands Lacs. Les avantages de la voie d'eau comme moyen de transport à une époque où les réseaux de surface étaient peu développés, le développement des fonctions commerciales et industrielles des grands centres portuaires et de leur arrière-pays peuvent expliquer l'apparition et le développement des aménagements portuaires au Québec.

L'administration portuaire est actuellement sous contrôle fédéral, les ports les plus importants étant regroupés sous la direction du Conseil des ports nationaux (CNP) tandis que les havres publics et les quais commerciaux relèvent directement de Transports Canada.

Le trafic maritime du cabotage national se fait entre les ports du Québec et les ports canadiens. Le cabotage intraquébécois décroît depuis quelques années. L'entrée en service du traversier-rail entre Matane et Baie-Comeau et la liaison prévue entre Matane et Port-Cartier risquent de réduire encore plus le volume du trafic accessible aux caboteurs québécois. Le Québec possède un certain pouvoir sur son transport maritime intérieur, mais celui-ci est très limité, le cabotage, tant international que national, étant sous juridiction fédérale. Les services de traversiers québécois assurent surtout des liaisons interrives sur le Saint-Laurent: certains sont exploités par la Société des traversiers du Québec (STQ), et d'autres, par l'entreprise privée. Au Québec, le transport de passagers par eau est essentiellement un service public assurant la continuité avec le service routier.

Transport routier des marchandises

Le camionnage a pris son essor au Québec au milieu des années quarante. Avant cette date, le camionnage était surtout d'utilisation locale et constituait un complément au chemin de fer. Au cours des années cinquante, une grève des services ferroviaires a fourni l'occasion de démontrer que le camionnage pouvait assurer le transport des marchandises sur de longues distances et aussi concurrencer le

rail, surtout au Québec, où le réseau de chemins de fer a toujours été proportionnellement moins étendu qu'ailleurs au Canada.

Le développement du secteur du camionnage suit le rythme de la croissance économique et, jusqu'aux années soixante, ce secteur prend énormément d'expansion. En 1961, la Commission McPherson élabore la nouvelle règlementation des chemins de fer qui en libéralise beaucoup le fonctionnement ce qui permet au rail de rationaliser ses opérations de transport routier et d'acquérir des compagnies afin de mieux concurrencer les autres modes de transport, spécialement le camionnage.

En 1972, l'Assemblée nationale vote la Loi des Transports instituant la Commission des Transports du Québec remplaçant la Régie des transports. Cette loi remplaçait celle de 1949 dont les principes de base permettaient à l'État de prévenir les abus, d'équilibrer les pouvoirs des agents économiques et de préserver les intérêts collectifs. La Commission des Transports reçoit le mandat d'administrer les lois et les règlements du transport routier dans un cadre quasi judiciaire.

De 1974 à 1981, la crise du pétrole et la poussée inflationniste ont des effets particulièrement importants sur le transport routier et le phénomène du camionnage illégal prend de l'ampleur. C'est dans cette conjoncture que le gouvernement amende la Loi des Transports en promulguant la Loi 5 (1981), en vue d'assouplir le cadre réglementaire de l'industrie du transport routier. Donc, une série de modifications réglementaires ont été apportées pour assouplir la réglementation et l'adapter aux besoins économiques pressants.

Trois secteurs d'activité caractérisent l'industrie du camionnage au Québec: le transport en vrac (sable, pierre, béton, sel, bois non ouvré, etc.); le transport spécialisé (lait et crème, explosifs, etc.) et le transport général (produits d'alimentation, vêtements,

papier, etc.).

C'est à cause de sa grande flexibilité que le secteur du camionnage est devenu si hautement concurrentiel pour le transport des marchandises. Au Québec, il comprend le camionnage public, offert par des transporteurs réglementés, et le camionnage privé, exercé par des transporteurs privés, en compte propre ou par location.

Le camionnage occupe une place privilégiée dans l'industrie du transport des marchandises. On estime en effet, qu'au Canada en 1974, la part relative du camionnage privé était de l'ordre de 45%, celle du camionnage public de 24% et celle des chemins de fer, de 16%. Au Québec, le transport privé est environ deux fois plus important que le transport public en termes de recettes d'exploitation. Globalement, ces recettes d'exploitation se sont élevées à près de 10 milliards de dollars en 1974. Actuellement, la flotte totale de camions compte environ 275 000 véhicules.

Depuis quelques années, on assiste au Québec à une vigoureuse expansion de certaines compagnies de transport par camion. Une compagnie de transporteurs routiers comme Hamel Transport est devenue le Groupe Expeditex et Provost Transport est devenu la Corporation Provost; de son côté, Transport Brazeau (la Corporation LaVérendrye) est une organisation en pleine croissance qui se classe parmi les plus grosses compagnies de transport en Amérique du Nord.[1] De la même façon, Bellechasse Transport (le groupe Bussières) n'a pas cessé d'acheter les petites entreprises et est devenu un géant tout comme les autres compagnies déjà mentionnées.

---

1 BOUCHARD, Serge, Nous autres, les gars du truck : Essai sur la culture et l'idéologie des camionneurs de longue distance dans le Nord-Ouest québécois, Département d'Anthropologie, Université McGill, thèse de doctorat, Montréal, 1980.

Transport urbain et suburbain

L'évolution de ce sous-secteur a toujours reposé sur l'évolution parallèle de la technologie. Au Québec, le transport urbain collectif a connu une augmentation constante jusqu'au début des années cinquante pour décroître radicalement pendant les vingt années suivantes. C'est l'utilisation de plus en plus répandue de l'automobile qui fut cause de cette diminution. Au début des années soixante-dix, le transport urbain collectif semble de nouveau sur une pente ascendante même si l'automobile reste omniprésente. Des relations étroites s'établissement entre le développement économique des centres urbains et le développement et la qualité de leurs réseaux de transport. Au Québec, 80% de la population vit dans des régions urbaines qui n'occupent que 5% du territoire national. Afin d'assurer le fonctionnement économique continu de ces entités urbaines, il faut donc pourvoir au transport quotidien des citadins. Les systèmes de transport urbain et suburbain qui répondent à la demande sont très diversifiés: transports collectifs et semi-collectifs, transport scolaire, taxis et automobiles personnelles.

Au Québec, cinq commissions de transport exploitent des réseaux de transport urbain: la CTCUM (Commission de transport de la communauté urbaine de Montréal) qui exploite un service de métro comprenant plus de 750 véhicules, un réseau de près de 50 km et 49 stations; la CTCUQ (Commission de transport de la communauté urbaine de Québec); la CTRSM (Commission de transport de la rive sud de Montréal); la CTL (Commission de transport de la ville de Laval) et la CTCRO (Commission de transport de la communauté régionale de l'Outaouais).

Le transport en commun joue un rôle essentiel pour la bonne marche de l'ensemble du système. De plus il représente le seul mode de transport pour le tiers de la population des villes qui ne possède pas d'automobile. Dans la région de Montréal par exemple, le transport en commun assure 38% des déplacements quotidiens.

Le transport scolaire dans les villes, quoique moins problématique qu'à la campagne, n'en reste pas moins une composante importante du transport urbain puisqu'il dessert plus de 50% des élèves.

Industrie du taxi

L'industrie du taxi s'est développée au Québec dès le début du siècle, favorisée par la présence d'une infrastructure routière et d'une importante concentration de clientèle. La population des années vingt considérait le taxi comme un luxe et comme un secteur lucratif; c'est ainsi qu'en 1929, on recensait à Montréal environ 1 500 taxis. En 1930, l'industrie du taxi connaît sa première crise, et dix ans plus tard, la Commission Schubert se penche sur le problème du taxi à Montréal. Jusqu'en 1945, le taxi reste sous la juridiction du gouvernement fédéral.

De 1946 à 1953, le nombre de permis de taxis à Montréal passa de 765 à près de 4 300. Malgré plusieurs commissions et recommandations, la structure même de l'industrie n'est pas modifiée et plusieurs problèmes restent sans solution jusqu'à aujourd'hui: rentabilité difficile, spéculation sur les permis, rivalité entre associations de services, etc. A deux reprises durant cette période, une limite du nombre de permis est imposée: en 1952, dans la ville de Montréal et en 1956, dans le reste de l'île.

En 1973, le gouvernement du Québec uniformise les normes d'exploitation du taxi sur l'île de Montréal par le règlement n° 6 concernant le transport par véhicule-taxi[2]. La même année, se créent les agglomérations de taxis, celles-ci constituaient des territoires d'exploitation qui regroupèrent parfois plusieurs municipalités afin de créer des espaces mieux adaptés à l'exploitation des services de taxi.

---

2 Loi des transports, 1977.

L'industrie du taxi joue un rôle important dans le déplacement des personnes, particulièrement dans les centres-villes. Pour l'ensemble du Québec, on compte actuellement plus de 10 000 permis, dont près de 60% dans la région de Montréal. Pour des fins de transport par taxi, le Québec a été divisé en agglomérations et en régions. Il existe actuellement 53 agglomérations regroupant environ 160 municipalités.

ÉVOLUTION DU SECTEUR

Le tableau 1 porte sur l'évolution de l'emploi du secteur entre 1931 et 1981; il commence au cours de la crise économique des années trente. On peut constater, d'après le tableau 2, qu'en 1941 le nombre total de salariés baisse considérablement. Les années 1951 en 1961 sont marquées par un grand essor dans le nombre de salariés. Cette période se caractérise aussi par une forte croissance et une expansion marquée de l'activité industrielle en général.

En 1971 et 1981, le nombre de salariés continue à augmenter; le pourcentage de femmes dans l'ensemble des salariés a presque doublé de 1971 à 1981, passant de 8% seulement, à 15%.

Le tableau 2 situe le niveau des activités de transport au Québec par rapport à l'ensemble du Canada entre 1931 et 1981 et face à l'ensemble de l'activité économique québécoise. On constate que l'importance relative du secteur au Québec reste presque la même, soit autour de 6% et ce jusqu'à l'année 1971, date où le secteur perd de son importance par rapport à l'ensemble de l'activité économique québécoise et canadienne également. Bien qu'il soit très difficile de jauger l'importance relative de chaque sous-secteur de l'industrie du transport, il semble que le transport routier des marchandises (surtout si l'on y inclut le compte propre) constitue le mode prépondérant en volume d'activités. Le transport ferro-

TABLEAU 1

ÉVOLUTION DE L'EMPLOI DU SECTEUR TRANSPORT ET ENTREPOSAGE AU QUÉBEC, PAR SEXE (Québec, 1931 à 1981)

Année	Nombre de salariés activité totale*	Hommes	%	Femmes	%
1931	66 961	64 777	96,7	2 184	3,3
1941	60 493	58 698	97,0	1 795	3,0
1951	91 667	87 053	95,0	4 614	5,0
1961	98 835	92 511	94,0	6 324	6,4
1971	110 000	100 935	92,0	9 065	8,2
1981	142 985	121 580	85,0	21 405	15,0

Source : Recensement du Canada, 1931, Vol. 7; 1941, Vol. 7; 1951, Vol. 4; 1961, Vol. 3, partie 3; 1971, Vol. 3, partie 4; 1981, Vol. 2, catalogue n° 93-965.

* L'ensemble des salariés du secteur : les travailleurs affectés à la production et assimilés, les employés de l'administration, les employés de bureau, ainsi que tout le personnel hors fabrication.

TABLEAU 2

IMPORTANCE RELATIVE DU SECTEUR TRANSPORT ET ENTREPOSAGE (QUÉBEC-CANADA, 1931 à 1981)

Année	Québec			Canada	
	Nombre de salariés (A)	Nombre de salariés dans cette activité économique (B)	$\frac{A \times 100}{B}$ Importance relative (%)	Transport et entreposage Nombre de salariés (C)	$\frac{A \times 100}{C}$ Importance relative (%)
1931	66 961	1 025 709	6,5	264 143*	25,4
1941	60 493	1 188 655	5,1	225 187	26,8
1951	91 667	1 471 840	6,2	347 378	26,4
1961	98 835	17 768 119	6,6	368 218	26,8
1971	110 000	2 169 150	5,1	420 030	26,2
1981	142 985	2 986 535	4,8	572 925	25,0

Source : Recensement du Canada, 1931, Vol. 7; 1941, Vol. 7; 1951, Vol. 4; 1961, Vol. 3, partie 3; 1971, Vol. 3, partie 4; 1981, Vol. 2, catalogue n° 93-965.

* N'inclut pas le Yukon ni les Territoires du Nord-Ouest.

viaire se situerait après, suivi du transport routier des personnes, du transport maritime, du transport aérien et des autres.

Les tableaux 3 à 8 indiquent l'évolution par sexe des salariés de chaque sous-secteur de transport et entreposage entre 1931 et 1981. La classification de sous-secteurs change d'une décennie à l'autre, mais on peut quand même voir les tendances de certains sous-secteurs au cours de ces années.

On constate qu'en 1931, le transport par chemins de fer et le transport maritime sont les deux secteurs les plus importants comme employeurs. Pour le premier, cette importance s'accroît considérablement au cours des décennies suivantes. Au contraire, le transport maritime perd de son importance lorsque le nombre de salariés diminue ou reste presque stable. Pendant les années soixante, le sous-secteur du camionnage augmente en importance et entre en concurrence avec le transport ferroviaire. Tous les transports routiers de passagers (transports interurbains et ruraux par autocar, réseaux de transport urbain, taxis) étaient classifiés ensemble jusqu'en 1951, date où le sous-secteur de l'exploitation des taxis atteint son plus haut nombre de salariés. Ce chiffre baisse pendant les années qui suivent parce que, à deux reprises durant cette période (1951-1961), une limite du nombre de permis fut imposée, soit en 1952, dans la ville de Montréal et en 1956, dans le reste de l'île. Les décennies suivantes montrent une augmentation du nombre de salariés qui depuis 1971 est resté stable.

En conclusion, on peut dire que certains sous-secteurs de l'industrie transport et entreposage progressent considérablement et que d'autres régressent. Globalement, le secteur joue un rôle de premier plan dans l'économie du Québec.

TABLEAU 3

SECTEUR TRANSPORT ET ENTREPOSAGE
ÉVOLUTION DE L'EMPLOI PAR SOUS-SECTEUR
D'ACTIVITÉ ET PAR SEXE
(Québec, 1931)

Sous-secteur d'activité	Nombre de salariés		TOTAL
	Hommes	Femmes	
Aviation	187	12	199
Automobiles - garages	7 443	135	7 578
Charroyage - camionnage et roulage	7 913	39	7 952
Tramways électriques	4 825	133	4 958
Messageries	542	21	563
Chemins de fer	25 804	1 449	27 253
Entreposage	762	29	791
Taxis - livraison et autobus	5 584	35	5 619
Transport par eau	11 717	331	12 048
TOTAL	64 777	2 184	66 961

Source : Recensement du Canada, 1931, Vol. 7.

TABLEAU 4

SECTEUR TRANSPORT ET ENTREPOSAGE
ÉVOLUTION DE L'EMPLOI PAR SOUS-SECTEUR D'ACTIVITÉ ET PAR SEXE
(Québec, 1941)

Sous-secteur d'activité	Nombre de salariés		TOTAL
	Hommes	Femmes	
Transport aérien	338	30	368
Roulage et camionnage	12 390	107	12 497
Tramways électriques	3 695	83	3 778
Chemins de fer (y compris messageries)	24 675	1 258	25 933
Entreposage	728	20	748
Taxis et autobus	6 050	53	6 103
Transport par eau	10 640	228	10 868
Autres transports	182	16	198
TOTAL	58 698	1 795	60 493

Source : Recensement du Canada, 1941, Vol. 7.

TABLEAU 5

SECTEUR TRANSPORT ET ENTREPOSAGE
ÉVOLUTION DE L'EMPLOI PAR SOUS-SECTEUR D'ACTIVITÉ ET PAR SEXE
(Québec, 1951)

Sous-secteur d'activité	Nombre de salariés		TOTAL
	Hommes	Femmes	
Transport aérien et aéroports	2 244	497	2 741
Transport interurbain par autobus	2 713	204	2 917
Chemins de fer à vapeur (messageries)	37 694	2 603	40 297
Taxis	9 832	156	9 988
Camionnage et déménagement	15 852	255	16 107
Transport urbain et suburbain	6 314	156	6 470
Transport par eau	7 442	532	7 974
Services accessoires au transport par eau	3 804	86	3 890
Autres transports	439	74	513
Entreposage	719	51	770
TOTAL	87 053	4 614	91 667

Source : Recensement du Canada, 1951, Vol. 4.

TABLEAU 6

SECTEUR TRANSPORT ET ENTREPOSAGE
ÉVOLUTION DE L'EMPLOI PAR SOUS-SECTEUR D'ACTIVITÉ ET PAR SEXE
(Québec, 1961)

Sous-secteur d'activité	Nombre de salariés		TOTAL
	Hommes	Femmes	
Transport aérien	5 604	1 403	7 007
Services annexes du transport aérien	400	48	448
Transport par eau	7 462	599	8 061
Services annexes du transport par eau	5 164	164	5 328
Transport ferroviaire	31 259	2 433	33 692
Transport par camion et déménagement	17 977	522	18 499
Transport interurbain et rural par autobus	2 570	242	2 812
Transport urbain	5 622	174	5 796
Services de taxis	4 679	127	4 806
Transport par pipeline	76	-	76
Entretien des routes et des ponts	9 055	177	9 232
Autres services annexes des transports	975	285	1 260
Autres transports	462	15	477
Entreposage	1 226	135	1 361
TOTAL	92 531	6 324	98 855

Source : Recensement du Canada, 1961, Vol. 3, partie 3.

TABLEAU 7

SECTEUR TRANSPORT ET ENTREPOSAGE
ÉVOLUTION DE L'EMPLOI PAR SOUS-SECTEUR D'ACTIVITÉ ET PAR SEXE
(Québec, 1971)

Sous-secteur d'activité	Nombre de salariés		TOTAL
	Hommes	Femmes	
Transports aériens	7 905	2 380	10 285
Services auxiliaires des transports aériens	1 035	105	1 140
Transports ferroviaires	26 170	2 020	28 190
Transports par eau	5 685	480	6 165
Services auxiliaires des transports par eau	4 625	290	4 915
Déménagement et entreposage de biens usagés	2 110	115	2 225
Autre camionnage	21 965	1 205	23 170
Transports interurbains et ruraux par autocar	1 620	130	1 750
Réseaux de transports urbains	6 175	320	6 495
Exploitation des taxis	8 480	360	8 840
Transports par pipeline	110	5	115
Entretien des routes et des ponts	7 100	130	7 230
Services divers auxiliaires des transports	2 070	940	3 010
Autres transports	3 990	255	4 245
Entreposage	1 895	330	2 225
TOTAL	100 935	9 065	110 000

Source : Recensement du Canada, 1971, Vol. 3, partie 4.

TABLEAU 8

SECTEUR TRANSPORT ET ENTREPOSAGE
ÉVOLUTION DE L'EMPLOI PAR SOUS-SECTEUR
D'ACTIVITÉ ET PAR SEXE
(Québec, 1981)

Sous-secteur d'activité	Nombre de salariés		TOTAL
	Hommes	Femmes	
Transports aériens	10 625	4 130	14 755
Services auxiliaires des transports aériens	2 255	430	2 685
Transports ferroviaires	24 965	2 730	27 695
Transports par eau	4 760	940	5 700
Services auxiliaires des transports par eau	3 110	580	3 690
Déménagement et entreposage de biens usagés	2 085	290	2 375
Autre camionnage	29 155	2 935	32 090
Transports interurbains et ruraux par autocar	1 635	260	1 895
Réseaux de transports urbains	9 680	575	10 255
Exploitation de taxis	8 195	495	8 690
Transports par pipeline	-	-	-
Entretien des routes et des ponts	7 530	355	7 885
Services auxiliaires des transports	3 010	3 565	6 575
Autres transports	7 710	2 780	10 490
Assimilés	4 580	745	5 325
Entreposage	2 285	595	2 880
TOTAL	121 580	21 405	142 985

Source : Recensement du Canada, 1981, Vol. 2, catalogue n° 93-965.

SITUATION ACTUELLE

C'est la contribution interactive de facteurs comme les politiques sectorielles, le cadre institutionnel, la géographie, le contexte socio-économique, etc. qui détermine en quelque sorte la problématique propre aux services de transport au Québec. Actuellement, la règle de base du partage des juridictions en matière de transport au Canada veut que l'international et l'interprovincial relèvent du pouvoir central et que l'intraprovincial appartienne à chaque province. Mais le gouvernement fédéral exerce de façon quasi exclusive la juridiction sur les modes aérien, ferroviaire et maritime. Le Québec exerce par délégation la juridiction sur le transport routier interprovincial et international en plus de sa juridiction intraprovinciale.

La part relative du Québec par rapport à l'ensemble du Canada oscille entre 25% et 27% selon les indices, ce qui équivaut à peu près à son poids démographique au pays.

CHAPITRE 2: LES ÉTABLISSEMENTS DU SECTEUR TRANSPORT ET ENTREPOSAGE

Recherche et rédaction: Cecilia Millan, UQAM

LES ÉTABLISSEMENTS

Il est très difficile de déterminer le nombre et la taille des établissements du secteur transport et entreposage, les statistiques variant énormément à cause des divers libellés des questionnaires. Certains sous-secteurs regroupent de multiples petits établissements avec très peu de salariés, alors que d'autres sont constitués de quelques gros établissements employant plusieurs milliers de salariés.

On constate que le transport aérien est dominé par trois transporteurs: Air Canada, Québecair et Nordair: ces trois compagnies détiennent à elles seules le quasi monopole du transport de passagers et de fret au Québec. Air Canada[3] et Québecair[4] emploient plus de 50% des employés du sous-secteur (voir tableau 9). Le chiffre d'affaires d'Air Canada en 1984 est de 400 millions de dollars, pour Québécair, il est de 78 millions de dollars.

Le réseau ferroviaire québécois dépasse les 8 500 km. La plus grande partie du réseau appartient aux deux compagnies qui l'exploitent: l'une est publique, c'est la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN Rail) qui possède 60% du réseau québécois et emploie 14 983 personnes; l'autre est privée, c'est la Compagnie du chemin de fer Canadien Pacifique (CP Rail) qui détient près de 30% de ce réseau et emploie 10 591 personnes. Ces compagnies ne s'occupent que du transport de marchandises. Le reste du réseau ferroviaire québécois, soit environ 10%, est partagé entre une douzaine de compagnies à caractère régional, dont huit sont filiales de sociétés

---

3 Nordair, Carte de crédit en route, TOURAM, Guinness Prat Aviation, Sunotechn Aviation Ltée, Matac Caxo Ltée, sont ses principals filiales.

4 Régionair est la principale filiale de Québecair.

minières ou industrielles qui transportent en priorité ou en exclusivité les produits de leurs compagnies mères respectives.

Via Rail Canada Inc. détient le monopole de tous les services de voyageurs par rail au Canada et donc au Québec. Dans cette province, elle emploie 1 428 personnes. C'est une compagnie de la Couronne, et son chiffre d'affaires au Québec a été de 38 millions de dollars en 1983.

Au Québec, le cabotage est aussi dominé par le fédéral avec dix-neuf compagnies, membres de la Dominion Marine Association (DMA). Parmi celles-ci, on retrouve Canada Steamship Lines Inc. (CSL)[5], Federal Commerce and Navigation Ltd, et Halco Inc. de Montréal, de même que Sofati Soconav (auparavant Branch Line de Sorel). Le groupe CSL Inc. totalise environ 2 000 employés: au Québec, son chiffre d'affaires a été de 135 millions de dollars en 1983. Il faut ajouter que Canadian Pacific Navigation, filiale de Canadian Pacific Ltée, opère aussi au Québec, tout comme les entreprises filiales du groupe Clarke, qui assurent les services de traversier.

Si on divise le transport routier en services de passagers et en camionnage, on constate que dans le premier cas, la Commission de transport de la communauté urbaine de Montréal occupe le premier rang par rapport à l'emploi, avec 7 988 employés.

Le tableau 9 permet d'examiner la concentration économique de l'industrie du transport. On constate, d'après les données présentées, que pour l'année 1983, les cinq premières entreprises regroupent 38,4% des salariés, que les dix premières réunissent 43% des salariés, et enfin, que les dix-huit premières rassemblent 47,3% des

---

5 Cette compagnie et d'autres comme Canada Shipbuilding and Engineering Ltd, Le Groupe Kingwan, les Entreprises Voyageur Ltée, Distribution SSF Inc., Société Intercan Ltée, font partie du groupe CSL Inc.

TABLEAU 9

SECTEUR TRANSPORT ET ENTREPOSAGE
LISTE DES PRINCIPALES ENTREPRISES DU SECTEUR
(Québec, 1983)

Entreprises	Nombre de salariés Activité totale*	Pourcentage de l'activité totale du secteur**
Canadien National	14 983	13,3%
Canadien Pacific Ltée (division transport)	10 591	9,0
Air Canada	8 100	7,2
CTCUM	7 988	7,1
Le groupe CSL Inc.	2 000	1,8
Via Rail Canada Inc.	1 428	1,3
Maislin Transport Ltée***	1 000	0,9
Corporation de gestion La Vérendrye (division transport : Transport Brazeau et Québec Aviation	931	0,8
CTCUQ	920	0,8
Corporation Provost Ltée	825	0,7
Transports Speribel	824	0,7
Québécair	760	0,7
Expeditex Inc.	700	0,6
Transport Guilbault Inc.	680	0,6
CTRSM (rive sud de Montréal)	675	0,6
CTL (Laval)	600	0,5
Le groupe Clarke (Transport Canada Inc.)	475	0,4
CTCRO (Outaouais)	340	0,3
TOTAL	53 820*	47,3%

Source : * Profil d'entreprises québécoises, 4e édition, 1984, Edition Biographiques Canadiennes Françaises Ltée.

** Statistique Canada, catalogue 72-002. Le nombre de salariés à l'activité totale du secteur pour 1983 s'élève à 112,7 milliers.

*** En faillite.

salariés du secteur.

ORGANISATION DU TRAVAIL

Le transport couvre, comme on l'a déjà dit, l'acheminement de marchandises et le déplacement des personnes. Les travailleurs du transport sont reliés soit au fonctionnement des matériels ou à l'administration. Dans les deux cas, il existe des travailleurs spécialisés ou des techniciens, comme par exemple, les agents de l'entretien à qui incombe la responsabilité du maintien en état de marche des véhicules et autres; les opérateurs de trafic, de tarification, les chauffeurs et les pilotes; les auxiliaires en transport: transitaires, courtiers en douane, commis d'entrepôt, commis de stock, commis de terminus d'autobus, régisseurs de transport scolaire.

La spécialisation, sauf pour les techniciens (pilotes, chauffeurs, contrôleurs de trafic, etc.), se fait sur place. Dans le domaine de l'administration, les techniciens sont formés dans les cégeps et les universités. Le recrutement des cadres se fait souvent à l'intérieur de l'effectif des techniciens de chaque entreprise. Des groupements d'industries tels que les associations de camionnage et les bureaux de tarifs dispensent des cours de formation à ces employés.

CHAPITRE 3: LA MAIN-D'OEUVRE DU SECTEUR TRANSPORT ET ENTREPOSAGE

Recherche et rédaction: Cecilia Millan, UQAM

LA MAIN-D'OEUVRE

VOLUME DE L'EMPLOI

La main-d'oeuvre totale de ce secteur a fortement diminué entre les années 1931 et 1941. Au cours des décennies qui suivent toutefois, la main-d'oeuvre du secteur passe de 60 493 employés en 1941 à 98 835 en 1971. Cette croissance est due principalement au développement du transport aérien et routier (camionnage). Pendant les années suivantes, les effectifs augmentent de façon plus ou moins significative. Les tableaux 3 à 8 permettent de constater l'évolution par sexe de la main-d'oeuvre dans chaque sous-secteur d'activité. Les sous-secteurs n'évoluent pas de la même façon au cours des années. Après 1931, les sous-secteurs du transport ferroviaire et maritime perdent des effectifs. Par la suite, la main-d'oeuvre totale augmente fortement jusqu'en 1961, sauf pour le sous-secteur des transports ferroviaires. Pendant la décennie suivante, les transports ferroviaires, les transports maritimes, les transports interurbains et ruraux par autocar, les transports par pipeline et l'entretien des routes et des ponts connaissent une perte de leurs effectifs. La main-d'oeuvre totale du secteur passe de 98 835 employés en 1961 à 110 000 personnes en 1971 et cette augmentation est due principalement au développement du transport et au camionnage.

Pour l'année 1981, la situation du secteur par rapport à la main-d'oeuvre est presque la même qu'en 1971, sauf que le sous-secteur du camionnage prend le premier rang comme employeur.

TABLEAU 10

SECTEUR TRANSPORT ET ENTREPOSAGE
ÉVOLUTION DES TRAITEMENTS ET SALAIRES HEBDOMADAIRES MOYENS
PAR SOUS-SECTEUR AU QUÉBEC
(1951 à 1961)

Sous-secteur	1951 $	1961 $
Transport ferroviaire	57,65	90,48
Transport maritime	52,52	86,54
Transport motorisé et électrique	51,11	77,72
MOYENNE TOTALE	53,76	84,91

Source : Statistique Canada, catalogue 72-002, Emploi, gains et durée du travail, 1951, 1961.

TABLEAU 11

SECTEUR TRANSPORT ET ENTREPOSAGE
ÉVOLUTION DES TRAITEMENTS ET SALAIRES HEBDOMADAIRES
PAR SOUS-SECTEUR AU QUÉBEC
(1971 à 1981)

Sous-secteur	1971 $	1981 $
Transport aérien et services auxiliaires	200,40	546,30
Transport par eau et services auxiliaires	175,88	479,20
Transport ferroviaire	157,23	431,63
Camionnage	145,01	375,46
Entretien des routes et des ponts	112,16	411,61
MOYENNE TOTALE	149,93	432,54

Source : Statistique Canada, catalogue 72-002, Emploi, gains et durée du travail, 1971, 1981.

CARACTÉRISTIQUES DE LA MAIN-D'OEUVRE

La main-d'oeuvre n'est pas homogène d'un sous-secteur à l'autre. Les sous-secteurs aérien, ferroviaire et maritime, emploient une main-d'oeuvre plus spécialisée que les autres. Les salaires vairent aussi d'un sous-secteur à l'autre; c'est dans le secteur aérien que l'on retrouve les salaires moyens les plus élevés et dans le transport routier que les salaires sont les plus bas.

Les tableaux 10 et 11 permettent de constater l'évolution du salaire moyen durant les années 1951 à 1981 pour les sous-secteurs les plus importants. Tout comme les autres variables analysées jusqu'à maintenant, le salaire n'échappe pas aux perturbations économiques des années 70. De 1961 à 1971, les salaires doublent pratiquement avec l'aide de l'inflation, et cette escalade se poursuit jusqu'à nos jours.

Le secteur transport et entreposage se caractérise par une main-d'oeuvre principalement masculine. Du début des années quarante jusqu'à la fin de la deuxième guerre, le pourcentage d'hommes sur l'ensemble des salariés baisse de 2%. Depuis le début des années soixante, le taux de masculinité diminue constamment (voir tableau 15). Dans ce secteur, les femmes sont reléguées aux travaux d'administration ou de service (secrétaires, hôtesses de l'air, planification, etc.).

Jusqu'à maintenant, nous avons analysé l'évolution de la main-d'oeuvre dans le secteur sur une période de 50 ans. Les tableaux 16 et 17, que l'on trouvera aux pages qui suivent, illustrent l'évolution de la main-d'oeuvre sur une période plus récente, c'est-à-dire au cours de la dernière décennie. Ils nous permettront, finalement, de brosser un tableau de l'évolution future de la main-d'oeuvre dans ce secteur.

TABLEAU 12

SECTEUR TRANSPORT ET ENTREPOSAGE
ÉVOLUTION DU TAUX DE MASCULINITÉ
(Québec, 1931 à 1981)

Année	Nombre de salariés		Taux de masculinité
	Hommes	Femmes	
1931	64 777	2 184	96,7
1941	58 698	1 795	97,0
1951	87 053	4 614	95,0
1961	92 511	6 324	93,6
1971	100 935	9 065	91,8
1981	121 580	21 405	85,0

Source : Recensement du Canada, 1931, Vol. 7; 1941, Vol. 7; 1951, Vol. 4; 1961, Vol. 3, partie 3; 1971, Vol. 3, partie 4; 1981, Vol. 2, catalogue n° 93-965.

TABLEAU 13

SECTEUR TRANSPORT ET ENTREPOSAGE
NOMBRE TOTAL DE SALARIÉS
AU QUÉBEC, EN ONTARIO ET AU CANADA*
(1971 à 1981)

	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981
Québec (000)	108,3	108,3	111	113,1	109	100	108	109	104	107	103
Variation annuelle (%)			2,5	1,8	3,6	-8,2	8,0	0,9	-4,5	2,8	-3,7
Ontario (000)	102,3	105	10[illegible],1	111	110	76	103,2	113	116,3	119	119
Variation annuelle (%)		2,6	1,0	4,6	0,9	-30,9	35,8	9,4	2,9	2,3	
Canada (000)	395	377,4	382	401,3	395,4	394	393,2	400,1	403,2	425	397
Variation annuelle (%)		4,5	1,2	5,0	1,5	-0,3	-0,2	1,5	0,8	5,4	-6,5

Source : Statistique Canada, Catalogue 72-002, Emploi, gains et durée du travail, 1971 à 1981.

* Ces chiffres ne comprennent pas les données des établissements de moins de 20 employés, ni les employés du sous-secteur entreposage au Québec et en Ontario. Pour le Canada seulement, l'année 1981 n'inclut pas l'entreposage.

Le tableau 16 illustre l'évolution dans le volume de la main-d'oeuvre au Québec, en Ontario et au Canada de 1971 à 1981. A partir de 1975, l'importance du secteur diminue par rapport à l'Ontario, principalement, et au Canada. On constate que le nombre de salariés n'évolue pas exactement de la même manière; en effet, le tableau 16 montre que si les variations annuelles sont négatives pour les deux provinces et au Canada en 1976, elles sont positives dans le cas des provinces pour les années 1977 et 1978. De 1979 à 1981, il y a diminution des effectifs au Québec et la variation annuelle est négative puis elle remonte légèrement en 1980 pour retomber en 1981. La variation annuelle pour cette dernière année est négative pour le Canada également mais elle reste stable et positive pour l'Ontario.

RÉMUNÉRATION DE LA MAIN-D'OEUVRE

Nous allons maintenant examiner l'évolution des salaires au cours de la dernière décennie en Ontario, au Québec et au Canada.

On constate que les salaires ne cessent d'augmenter de 1971 à 1981 tant au Canada que dans les deux provinces (voir tableau 17). La rémunération hebdomadaire augmente en moyenne de 11% par année dans les deux provinces et de 12% par année dans l'ensemble du Canada. Cette situation est cependant remarquable si l'on considère qu'au cours de cette même période, le nombre de travailleurs diminue au Québec et au Canada, tandis qu'il augmente très légèrement en Ontario. On constate aussi que le taux de variation annuelle des salaires est le même au Québec qu'en Ontario, en dépit du fait que le nombre de travailleurs baisse au Québec et augmente en Ontario.

TABLEAU 14

SECTEUR TRANSPORT ET ENTREPOSAGE
RÉMUNÉRATION HEBDOMADAIRE MOYENNE
A L'ACTIVITÉ TOTALE
AU QUÉBEC, EN ONTARIO ET AU CANADA*
(1971-1981)

	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981
Québec ($)	150	160	170,1	196	231	235	285,3	305,1	437	372	417
Variation annuelle (%)		6,6	6,3	15,2	18,0	0,2	21,4	6,9	43,2	-15,0	12,1
Ontario ($)	156	171	186	212	241,1	238	289	305	328	359	396
Variation annuelle (%)		9,6	8,8	14,0	14,0	-0,1	21,4	6,5	7,5	9,5	10,3
Canada ($)	147	158	171	193	226	249,2	280	301	326	366,4	412,1
Variation annuelle (%)		7,5	8,2	12,9	17,1	10,3	12,4	7,5	8,3	12,4	15,0

Source : Statistique Canada, Catalogue 72-002, Emploi, gains et durée du travail, 1971 à 1981.

* Ces chiffres ne comprennent pas les données des établissements de moins de 20 employés, ni les employés du sous-secteur entreposage au Québec et en Ontario. Pour le Canada seulement, l'année 1981 n'inclut pas l'entreposage.

ÉVOLUTION FUTURE DE LA MAIN-D'OEUVRE : PERSPECTIVES

L'économie du Québec repose sur divers secteurs industriels et le transport des passagers et des marchandises s'y trouve intimement lié. La croissance industrielle a augmenté d'environ 7% par année de 1950 à 1956, mais les années soixante ne furent pas aussi florissantes pour l'économie et, par le fait même, pour certains secteurs du transport. La période de 1974 à 1981 fut caractérisée par un ralentissement notable de l'économie. La production industrielle augmenta faiblement, à un taux annuel moyen de 1,5%. La crise du pétrole et la poussée inflationniste n'ont pas contribué à améliorer la situation économique. Ces facteurs ont eu des effets particulièrement nocifs pour le secteur transport et donc pour la main-d'oeuvre. Il semble que le transport routier (camionnage), le transport aérien et le réseau des transports urbains constitueront les secteurs les plus aptes à un développement futur.

Il faut se rappeler que les trois modes de transport contrôlés par le gouvernement fédéral (aérien, ferroviaire et maritime) représentent environ 50% des recettes et plus de 40% des emplois et de la masse salariale directement reliés aux activités des transporteurs publics au Québec.

Le transport ferroviaire est l'affaire de deux seules grandes entreprises pan-canadiennes qui jouissent d'une situation duopolistique et agissent en conséquence. Le transport aérien est structuré par segments de marché très fortement protégés au niveau de l'offre: ainsi, Air Canada et CP Air contrôlent le marché des vols réguliers nationaux et internationaux. Le transport routier des marchandises se segmente au niveau de l'offre entre transporteurs publics et transporteurs privés. Le secteur public est très réglementé alors que le secteur privé ne l'est à peu près pas.

Comme le démontre le tableau 18, le secteur transport et entreposage

TABLEAU 15

SECTEUR TRANSPORT ET ENTREPOSAGE
RÉPARTITION DES ACTIVITÉS DE TRANSPORT ET
D'ENTREPOSAGE PAR RAPPORT A L'ENSEMBLE DES SECTEURS
(Québec, 1971, 1975, 1980, 1983)

Secteur	Année	PIB*** au coût* des facteurs (millions $)	Rémunération* des salariés (millions $)	Emploi** (milliers)
Transport et entreposage	1971	1 267	922	108
	1975	1 858	1 425	109
	1980	3 398	2 791	107
	1983	4 646	--	109
Ensemble des secteurs	1971	19 989	13 147	2 197
	1975	34 079	22 852	2 462
	1980	60 717	40 060	2 667
	1983	79 234	45 762	2 642
Transport/ Ensemble (%)	1971	6,3%	7,0%	5,0%
	1975	5,5%	6,2%	4,4%
	1980	5,6%	7,0%	4,0%
	1983	5,7%	--	4,1%

Source : * Bureau de la Statistique du Québec, Comptes économiques des revenus et des dépenses 1961-1980.

** Statistique Canada, Catalogue 72-002, Emploi, gains et durée du travail.
Pour l'année 1983, les données proviennent du: Bureau de la Statistique du Québec, Situation économique du Québec, 1983.
Les données sur la rémunération des salariés pour l'année 1983 ne sont pas disponibles.

*** Le PIB (produit intérieur brut) est défini comme la somme des valeurs ajoutées en estimant au coût des facteurs leur production et en déduisant leur consommation intermédiaire.

représentait, en 1980, 5,6% du produit intérieur brut (PIB) du Québec, soit 3 398 millions de dollars et il employait plus de 107 000 personnes. Par ailleurs, les immobilisations des différentes entreprises québécoises de transport atteignaient 580 millions de dollars en 1980, soit 4,6% des immobilisations totales. Au Canada, l'apport de l'industrie du transport au produit intérieur brut, est passé d'un peu plus de 8% à la fin de la dernière guerre à 5,4% en 1980. Ce déclin relatif découle d'une augmentation des prix de transport plus lente que celle qui fut enregistrée dans l'ensemble de l'économie. Depuis 1974, les augmentations des prix des transports ont rejoint la tendance générale. En somme, le transport ne connaît plus les gains de productivité qu'il a connus au cours de la période précédant 1974 et il faut donc espérer que le développement du secteur, de sa main-d'oeuvre et de sa productivité soit pris en charge par quelques sous-secteurs de l'industrie du transport. Le camionnage occupera certainement une place privilégiée.

BIBLIOGRAPHIE RELATIVE AUX CHAPITRES 1, 2 ET 3

ARCHAMBEAULT, Camil, Historique du camionnage, Biographie des pionniers, Montréal, Publication des transports par camions, 1979.

BOUCHARD, Serge, Nous autres, les gars du truck: essai sur la culture et l'idéologie des camionneurs de longue distance dans le nord-ouest québécois, Montréal, août 1980, Université McGill, Département d'anthropologie, Thèse de doctorat.

Bureau de la statistique du Québec, Statistiques sur le marché du travail au Québec, 1966-1976, Québec, 1977.

_____, Statistiques sur le marché du travail au Québec, 1979-1981, Québec, 1982.

Commission canadienne des transports, Direction des recherches, Les transports: tendances et questions particulières 1983, Ottawa, 1984.

École des Hautes Études Commerciales, Notes sur l'industrie du camionnage au Québec, Montréal, 1977.

Éditions biographiques canadiennes-françaises Ltée, Profils d'entreprises québécoises, Québec, 4e édition, 1984.

Environnement Québec, Réflexions sur le transport: une approche environnementale au transport urbain des personnes, Québec, 1980.

LECLERC, G. et J.G. BOUIN, Le port de Québec, facteur de localisation industrielle, Québec, Ministère de l'industrie, du Commerce et du Tourisme, 1970.

MIGUE, Jean-Luc, Gérard BÉLANGER et Michel BOUCHER, Le prix du transport au Québec, Québec, Ministère des Transports et Collection Études et dossiers de documentation québécoise, Ministère des Communications, 1978.

Ministère des Affaires municipales, Le transport en commun dans l'agglomération québécoise, Québec, mars 1969.

Ministère du Conseil exécutif, Développement économique, La situation économique au Québec 1981, Québec, 1982.

Ministère des Transports, Pour une approche concertée du transport routier des marchandises, Québec, 1980.

_____, Des nouvelles avenues pour le taxi, Québec, 1981.

PURDY, H.L., Transport Competition and Public Policy in Canada, Vancouver, University of British Columbia Press, 1972.

Recensement du Canada, années 1931, 1941, 1951, 1961, 1971 et 1981.

Statistique Canada, différents catalogues.

CHAPITRE 4: LES INTERVENANTS SOCIAUX

Recherche et rédaction: Diane Chevalier, CSST

Collaboration à la recherche: Jacques Bergeron, stagiaire, Université de Montréal

La Loi sur la santé et la sécurité du travail repose entièrement sur deux principes généraux: la prise en charge de la santé et de la sécurité du travail par les employeurs et les travailleurs et l'élimination à la source des risques d'accidents ou des dangers pour la santé, la sécurité et l'intégrité physique des travailleurs. Ces principes sont énoncés à l'article 2 de la Loi.

La Loi précise, en outre, les droits et obligations des parties et confie un rôle précis à divers organismes pour seconder les travailleurs et les employeurs dans leurs démarches pour atteindre ces objectifs.

Dans le chapitre 4, nous présentons les associations, organismes et institutions qui interviennent dans le domaine de la santé et de la sécurité du travail dans le secteur. Nous y décrivons brièvement aussi l'historique, la structure et le fonctionnement des associations patronales et syndicales.

Avant d'aborder la description des principales associations syndicales et patronales, il faut souligner qu'une partie du secteur est couverte par la législation fédérale en matière de relations de travail et l'autre par la législation du Québec. Il est parfois difficile d'établir clairement la frontière entre les deux juridictions: une même entreprise peut voir ses activités partagées entre l'une et l'autre des juridictions. De même, les membres de certaines associations patronales et syndicales sont couverts par l'une et l'autre des législations. Cependant c'est la juridiction fédérale qui s'applique aussitôt que l'on sort des frontières du Québec.

Tout au long du présent chapitre, nous allons faire le partage entre les associations patronales et syndicales selon que leurs principales activités concernent la juridiction fédérale ou celle du Québec.

LES ASSOCIATIONS SYNDICALES

Nous allons d'abord présenter les associations syndicales dont les membres sont couverts par la législation québécoise du travail et ensuite celles dont les membres sont couverts par la législation fédérale. Lorsque les membres d'une association sont répartis dans les deux juridictions, l'association syndicale sera présentée une seule fois, dans la section où se trouve la majorité de ses membres. On précisera à cette occasion le nombre de membres de l'association touchés par chacune des juridictions.

LES ASSOCIATIONS SYNDICALES DE JURIDICTION QUÉBÉCOISE

Sous l'autorité de la juridiction québécoise en matière de relations de travail, on dénombre 28 fédérations, affiliées à l'une ou l'autre des centrales syndicales, et quelque sept groupements indépendants présents dans le secteur du transport et de l'entreposage. Cette multitude de groupements syndicaux peut s'expliquer par la diversité des liens qui unissent ce secteur avec de nombreux autres. Seules les principales associations syndicales qui caractérisent le secteur seront présentées ici.

Fédération des employés des services publics (CSN)[6]

L'augmentation des effectifs et la syndicalisation des employés du secteur public et parabublic entraîna la formation, en 1947, de deux fédérations: la Fédération des employés municipaux et la Fédération nationale catholique des services hospitaliers. La première changea de nom en 1953 pour s'appeler la Fédération des employés des corporations municipales et scolaires. On y comptait des syndicats de fonctionnaires municipaux, pompiers et employés manuels de municipalités.

6 Jacques Rouillard, Histoire de la CSN, 1921-1981, Boréal Express/ CSN, Montréal, 1981.

En 1960, la Fédération des employés municipaux quitta la Confédération des travailleurs catholiques du Canada (CTCC) car cette dernière avait appuyé l'un de ses syndicats affiliés, soit le Syndicat national des fonctionnaires municipaux de Montréal qui refusait de payer sa cotisation à la Fédération. Suite à ce départ, plus de la moitié des syndicats impliqués restèrent affiliés au CTCC et joignirent le secteur professionnel formé par la Confédération. Cette fédération prit alors le nom de Fédération canadienne des employés des services publics. En 1966, elle comptait plus de 8 400 membres. En 1968, la Fédération modifiait ses structures pour regrouper ses syndicats dans sept secteurs professionnels dont le secteur des corporations municipales et le secteur des employés de services divers.

Au début des années 1970, la Fédération comptait déjà 28 000 membres. Cette expansion s'explique par la syndicalisation des employés municipaux, scolaires, des travailleurs du transport scolaire, de la Société des alcools du Québec (SAQ), etc.

Dans le secteur Transport et entreposage, la Fédération représente, en 1984, 6 293 syndiqués, soit 27,7% des travailleurs syndiqués du secteur.

Fraternité internationale d'Amérique des camionneurs, chauffeurs, préposés d'entrepôts et aides[7]

Le syndicat des Temasters est fondé aux États-Unis en 1899 sous le nom de Team Drivers International Union.[8] En 1902, quelques

---

7 La Fratenité est plus connue sous le nom de syndicat des Teamsters ainsi appelé parce que les conducteurs de voitures menaient des attelages ou "teams" de chevaux.

8 Ces données sont tirées de Fraternité internationale des camionneurs, Teamsters All, Pictorial Highlights in our history, Washington, 1976.

sections locales forment un syndicat rival sous le nom de Teamsters National Union. La même année, les deux syndicats cèdent aux pressions de la Fédération américaine du travail (FAT) et fusionnent sous le nom d'International Brotherhood of Teamsters (Fraternité internationale d'Amérique des camionneurs-chauffeurs, préposés d'entrepôts et aides). A la fin des années 30, elle compte déjà plus d'un million de membres, aujourd'hui près de deux millions, au Canada 100 000 et au Québec 30 000. En 1953, le syndicat des Teamsters modifie sa structure et met sur pied la Conférence centrale réunissant 12 états du centre des États-Unis. Six mois plus tard, la Conférence de l'Est est constituée.

Au congrès de 1957, la Fraternité décide de se désaffilier de la FAT et du Congrès du Travail du Canada (CTC) et de s'autodéterminer.

En 1975, l'exécutif des Teamsters autorise la création de la Conférence canadienne formée de cinq conseils conjoints. Auparavant, les syndicats canadiens étaient affiliés aux différentes conférences selon leur situation géographique.

La Fraternité n'est pas reconnue comme une centrale syndicale au Québec même si son effectif est numériquement important et même si elle détient des certificats d'accréditation dans plusieurs secteurs d'activités économiques.

Au Québec, le syndicat des Teamsters compte sept sections locales affiliées au Conseil conjoint 91 et désignées en fonction de leur juridiction respective: six de ces sections locales sont situées à Montréal et l'autre se trouve à Québec. Les travailleurs de la région de Québec, Rimouski et Chicoutimi, effectuant des trajets locaux et de longue distance, sont regroupés au sein de la section 69. La section 931 rassemble les travailleurs du transport local et la 106 réunit les travailleurs du transport de longue distance (y compris chauffeurs d'autobus et préposés à l'enlèvement des ordures

ménagères).

En 1984, la Fraternité représente 5 634 travailleurs du secteur, soit 24,8% de l'effectif syndical dont les conventions collectives sont signées en vertu du Code du travail du Québec. De plus, elle représente 3 618 travailleurs sous la juridiction fédérale dans le secteur, pour un pourcentage de 29,2%. En matière de santé et de sécurité, les Teamsters ont participé aux travaux de mise en place de l'Association sectorielle paritaire du secteur Transport et entreposage. Ils ont quatre représentants au sein du conseil d'administration de cette association.

Union internationale des travailleurs unis de l'alimentation et du commerce

Une fusion intervenue entre l'Union des employés de commerce et l'Amalgated Meat Cutters and Butcher Workmen of North America a donné naissance, en 1979, à l'Union internationale des travailleurs unis de l'alimentation et du commerce.

Les deux premières associations syndicales internationales ont convenu d'un tel accord dans le but d'intensifier leurs efforts pour syndiquer les travailleurs de leur juridiction. Cette fusion fut d'autant plus facile que ces syndicats se côtoyaient au sein des mêmes entreprises. Ils avaient de plus les mêmes liens avec la Fédération des travailleurs du Québec (FTQ) et le CTC. Ces syndicats internationaux oeuvraient dans les différents secteurs de l'industrie de l'alimentation, du commerce de détail et d'autres industries tant aux États-Unis qu'au Canada.

Actuellement, l'Union internationale représente 1 300 000 salariés en Amérique du Nord dont 140 000 au Canada.

Au Québec, l'organisme international est présent dans le secteur Transport et entreposage par l'intermédiaire de la section 501 de

l'Union des employés de commerce.

L'Union des employés de commerce regroupe actuellement huit sections locales. Un bref recul historique permet de situer l'origine de la section 501. En 1944 est créée la section 486, qui regroupait à l'époque les employés des magasins d'alimentation Dominion. En 1965, apparaît la section 486 R (magasins) connue sous le nom de l'Association protectrice des employés de Steinberg. Le 22 juin 1966, est constituée la section 486 W, division des entrepôts pour cette même compagnie. En 1968, les deux sections se fusionnent pour donner naissance à la section 500. En 1974, la section 500 modifie ses structures: elle se divise en cinq sections différentes, dont la 501, et on met en place le Conseil provincial de l'Union des employés de Commerce pour assurer une certaine coordination entre les sections.

Actuellement, la section 501 représente les travailleurs oeuvrant dans l'entreposage et le transport de marchandises sèches, particulièrement dans la région de Montréal.

En 1984, cette section représente au Québec 710 salariés dans le secteur, soit 3,1% de l'effectif syndical.

L'Union est par ailleurs membre de l'Association sectorielle paritaire Transport et entreposage et compte un représentant au sein du conseil d'administration.

Métallurgistes unis d'amérique (Métallos)

Cette organisation, mieux connue par sa présence importante dans des secteurs tels que celui des mines et de la sidérurgie, est aussi présente dans le secteur du transport et de l'entreposage.

Implantée au Québec dès 1942, elle tente déjà en 1954[9] une percée dans le secteur du transport, particulièrement chez les travailleurs de l'Iron Ore et de son chemin de fer: Quebec North Shore and Labrador Trailway. En 1955, les débardeurs de Sept-Iles se joignent aux Métallos et une première convention collective est signée la même année.

Les métallos du Québec participent en 1957 à la fondation de la FTQ. Ils constituent déjà, en 1960, une organisation syndicale importante au Québec; on les retrouve dans toutes les régions de la province. En 1981, ils réunissent 45 000 membres, en vertu de 380 accréditations différentes.[10]

En 1984, les Métallos représentent 424 travailleurs du secteur, répartis dans une quinzaine d'établissements sous juridiction québécoise et 390 travailleurs sous juridiction fédérale.

En matière de santé et de sécurité, les Métallos défendent depuis longtemps le principe du refus d'exécuter un travail dangereux. De fait, en 1981, une dizaine de conventions collectives comportent une clause à cet effet. Dans tous les cas, c'est le travailleur qui doit être à l'origine du refus et non le syndicat ou le délégué syndical, principe qu'on retrouvera ensuite dans la Loi sur la santé et la sécurité du travail.

Ce sont encore les Métallos qui inciteront la FTQ à organiser, en 1975, un colloque sur la santé et la sécurité du travail, événement constituant une première dans le syndicalisme québécois.

---

9 Jean Gérin-Lajoie, Les Métallos 1936-1981, Boréal Express, Montréal 1982, p. 84.

10 Ibid, p. 183.

Les Métallos sont membres de l'Association sectorielle paritaire Transport et entreposage et comptent un représentant au sein du Conseil d'administration.

Centrale des syndicats démocratiques (CSD)

La Centrale des syndicats démocratiques est fondée en juin 1972 par les représentants de quelque 150 syndicats affiliés à la CSN. "Ces syndicats fondateurs provenaient des secteurs vêtement, textile, bois et bâtiment, métallurgie",[11] ainsi que commerce, services publics et parapublics, pâtes et papier et imprimerie.

Dès juillet 1972, l'Assemblée nationale du Québec adopte à l'unanimité une loi constituant la CSD en corporation et amendant la Loi des syndicats professionnels pour conférer à la CSD les mêmes droits, les mêmes avantages et la même protection qu'aux autres corporations en vertu de ladite loi et pour l'assujettir aux mêmes obligations.

En juin 1982, la CSD regroupe 363 syndicats et 62 077 membres dans l'ensemble des secteurs au Québec.[12]

La Centrale compte trois fédérations: celle des syndicats du textile, celle du vêtement et celle de la métallurgie, des mines et des produits chimiques.

Tous les syndicats qui ne sont pas chapeautés par une fédération

---

11 CSD, La base des nouveaux syndicalistes québécois, des milieux de travail à réinventer ensemble, Montréal, juin 1982, p. 3.

12 Ibid, p. 12.

professionnelle reconnue sont regroupés par secteur et desservis directement par la Centrale. Nous verrons au chapitre 8 les principaux programmes offerts en santé et en sécurité du travail par la CSD.

Les secteurs ayant des affinités reconnues sont regroupés sous l'appellation de "secteurs réunis de...", ce qui favorise les échanges en matière de questions professionnelles, de santé et de sécurité, d'expansion. Tout comme chacune des fédérations, chacun des cinq secteurs réunis a le droit de déléguer un représentant au Conseil de direction de la CSD. Ce conseil est composé de 22 membres et constitue l'organisme administratif de la Centrale. Il se réunit statutairement cinq fois par année.

La CSD comporte en tout 735 travailleurs dans le secteur du transport et de l'entreposage, ce qui représente 3,2% de l'effectif syndical. De ce nombre, 162 syndiqués font partie de la Fédération démocratique de la métallurgie, des mines et des produits chimiques alors que les 563 autres se divisent entre les secteurs réunis du commerce et des institutions financières, s'ils oeuvrent dans le transport commercial, et ceux des services publics et parapublics, s'ils oeuvrent dans le transport urbain ou scolaire.

LES ASSOCIATIONS SYNDICALES DE JURIDICTION FÉDÉRALE

Sous la juridiction fédérale en matière de relations du travail, on retrouve des établissements ayant principalement des activités interprovinciales. C'est le cas notamment d'entreprises oeuvrant dans le transport maritime, ferroviaire, routier et aérien. L'analyse faite par le ministère du Travail du Canada des conventions collectives sous compétence fédérale au Québec, relève la présence de 24 associations pour le secteur. Compte tenu de la diversité des syndicats présents, nous limiterons la présentation à six associations

associations regroupant plus de 62% des 12 368 travailleurs de juridiction fédérale (deux présentées dans la section précédente).

Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers

C'est à Moncton, en 1908, que fut fondée la Fraternité canadienne des cheminots par 18 travailleurs insatisfaits de leur union internationale. Aujourd'hui, la Fraternité regroupe 37 000 membres oeuvrant dans les sous-secteurs du transport ferroviaire, maritime et routier à travers le Canada.

La Fraternité est membre de l'Association des syndicats de cheminots canadiens. Cet organisme regroupe 13 associations syndicales représentant 90 000 travailleurs. L'Association des syndicats de cheminots canadiens est une structure volontaire ayant pour objet d'établir et de maintenir une politique coordonnée sur les sujets d'intérêt mutuel et d'importance pour les membres des syndicats ferroviaires internationaux au Canada.

La structure de la Fraternité comprend un conseil exécutif national formé d'un président national, de deux vice-présidents nationaux, d'un secrétaire-trésorier national, de cinq vice-présidents régionaux (Moncton, Montréal, Toronto, Winnipeg, Vancouver) et de deux autres membres. Tous les membres du Conseil exécutif sont élus au congrès qui a lieu tous les trois ans.

Il existe des comités d'hygiène et de sécurité dans la plupart des entreprises syndiquées par la Fraternité. L'existence de tels comités est due, entre autres, à l'intervention du gouvernement fédéral qui encouragea fortement leur création.

La Fraternité reconnaît aux syndicats locaux la responsabilité d'améliorer les conditions de santé et de sécurité dans l'entreprise.

Au Québec, la Fraternité regroupe en 1984, 347 travailleurs, soit 1,5% de l'effectif syndical du secteur de juridiction provinciale, et 540 travailleurs, soit 4,4% des travailleurs de la juridiction fédérale.

Association internationale des débardeurs

C'est à Détroit, le 27 août 1892, qu'a été constituée l'Association internationale des débardeurs. Le syndicat international représente tous les travailleurs des ports de mer aux États-Unis et au Canada. Aujourd'hui, l'organisation internationale a sous sa juridiction plus de 400 sections locales et représente plus de 80 000 membres dont 10 sections au Québec pour un effectif de 2 000 membres.

Plusieurs luttes ont marqué l'histoire des négociations chez les débardeurs du Québec. Rappelons que la première grève en 1903 a porté sur les augmentations salariales.

En 1966, une grève paralysa le débardage dans les ports de Montréal, Trois-Rivières et Québec. La principale revendication au cours de ce conflit est la sécurité d'emploi. Le rapport de la Commission d'enquête Picard, déposé le 20 semptembre 1967, allait assurer l'implantation d'un régime de sécurité d'emploi pour les débardeurs. En 1975, une loi spéciale a pour effet de forcer les débardeurs à reprendre le travail après plus de trois semaines de grève. Cette loi spéciale (C-59) a, par ailleurs, pour effet de remplacer la sécurité d'emploi hebdomadaire, suite aux recommandations de la Commission Picard, par une sécurité d'emploi saisonnière.

La première section locale de l'Association internationale des débardeurs qui s'organise au Québec est celle de Montréal. En effet, le 20 août 1902, l'internationale émettait la charte constituant l'organisation des débardeurs de Montréal.

Toutefois, ce syndicat se désaffilia de l'Association internationale

en 1907. C'est sous le nom de l'Association des débardeurs syndiqués du port de Montréal que ce syndicat tenta d'obtenir sa reconnaissance auprès des employeurs. En 1910, une première convention collective est signée, suite à l'intervention d'un conciliateur.

En 1937, l'Association internationale des débardeurs tente de récupérer le syndicat des débardeurs du port de Montréal. La fusion, en 1938, entre l'Association des débardeurs syndiqués du port de Montréal et d'un syndicat de boutique, allait constituer l'actuelle section 375.

Aujourd'hui, la section 375 représente 900 travailleurs effectuant le chargement et le déchargement des navires océaniques dans le port de Montréal. Par ailleurs, trois autres sections regroupent à Montréal les débardeurs de navires côtiers ainsi que les autres catégories de travailleurs oeuvrant dans le port. Ces trois sections regroupent près de 300 travailleurs.

Depuis 1956, la région de Trois-Rivières compte deux sections qui représentent près de 150 débardeurs affectés au chargement et au déchargement des navires côtiers et océaniques.

On retrouve deux autres sections de l'Association internationale des débardeurs, à Québec, regroupant près de 225 travailleurs. Enfin, les sections de Cacouna et de Rimouski constituent les organisations les plus récentes avec moins d'une centaine de débardeurs.

Jusqu'en 1978, les sections de Montréal, Québec et Trois-Rivières négocient ensemble; depuis cette date, chacune des sections négocie individuellement avec l'Association des employeurs maritimes.

Chacune des sections est affiliée au Congrès du travail du Canada, à la FTQ et au Conseil du travail de Montréal et possède des statuts et règlements qui lui sont propres. Un président, un secrétaire-

trésorier et deux agents d'affaires sont les officiers de la section. Au Québec, un vice-président représente les travailleurs des ports du St-Laurent auprès de l'organisation internationale.

Depuis 1972, les conventions collectives des débardeurs des ports de Montréal, Québec et Trois-Rivières prévoient la création d'un comité de santé et de sécurité. Ce comité formé de représentants des travailleurs et de l'employeur a pour fonction d'effectuer des inspections et de s'assurer de l'application du Code de sécurité du débardage.

Le comité central, composé du président du syndicat et du président de l'Association des employeurs maritimes, a pour mandat d'assurer la coordination des différents comités de santé et de sécurité. Il peut intervenir en cas de désaccord au sein des différents comités de santé et de sécurité.

L'Association internationale des débardeurs représente, en 1984, 50 travailleurs oeuvrant dans le secteur du transport et de l'entreposage sous juridiction québécoise. Au niveau fédéral, elle regroupe 2 210 travailleurs soit 17,9% de l'effectif syndical du secteur.

Association canadienne du contrôle du trafic aérien[13]

L'Association canadienne du contrôle du trafic aérien a été accréditée comme agent négociateur exclusif pour le groupe de contrôle de la circulation aérienne en 1967, au moment où fut introduite la négociation collective dans la fonction publique du Canada. L'Association existe, cependant, depuis 1959.

---

13 ACCTA, Bulletin de l'ACCTA, février 1984.

Elle représente plus de 2 200 contrôleurs du trafic aérien à l'emploi du ministère fédéral des Transports. De ce nombre, 375 membres oeuvrent au Québec.

L'Association a pour objectif de "promouvoir" la sécurité et l'efficacité des services de contrôle aérien et la reconnaissance du statut professionnel de ses membres au sein du milieu aéronautique.

L'Association offre différents programmes à ses membres concernant le recyclage, le relèvement des normes de conception et d'entretien du matériel. Elle a institué, en 1968, un comité traitant des questions de sécurité aérienne.

Elle est représentée au sein du Conseil national de la fonction publique et du comité consultatif mixte auprès de la Commission de la fonction publique.

Huit directeurs régionaux forment, avec l'exécutif, le Conseil d'administration de l'association. Dans chacune des régions, les sections élisent un comité exécutif et des délégués syndicaux.

En 1984, cette association représente 375 travailleurs dans le secteur du transport aérien, soit 3,0% de l'effectif du secteur du transport et de l'entreposage.

Alliance de la fonction publique du Canada

L'Alliance de la fonction publique du Canada a été fondée en 1966. Elle représente quelque 180 000 cotisants dans l'ensemble du Canada et est l'agent négociateur de la majorité des employés du gouvernement fédéral au Canada. Dans le secteur transport et entreposage, elle représente des travailleurs oeuvrant dans les sous-secteurs du transport aérien et maritime. Ainsi, en 1984, elle compte 570 membres dans ces domaines d'activités.

Les employés fédéraux ont obtenu le droit de négocier collectivement en 1967, année où le Parlement du Canada a adopté la Loi sur les relations de travail dans la Fonction publique. Cette loi précise que les unités de négociation sont fonction des groupes d'occupation. Ainsi, les employés qui accomplissent le même travail ou un travail similaire sont regroupés dans une même unité de négociation, sans tenir compte du ministère ou de l'agence gouvernementale qui les emploie ou de l'emplacement géographique de leur travail. En vertu de cette loi, l'Alliance détient quelque 55 certificats d'accréditation auxquels s'ajoutent 38 autres en vertu du Code canadien du travail et d'autres législations, ces unités d'accrédidation étant découpées sur la base de l'entreprise.

La structure de l'Alliance n'est pas en fonction des unités d'accréditation. Elle est formée de 17 éléments qui regroupent quelque 1 327 sections locales pour l'ensemble du Canada. Un élément est composé de toutes les sections locales d'un même ministère à la condition qu'elles regroupent plus de 1 500 membres. Si les sections locales d'un même ministère comptent moins de 1 500 membres, elles sont versées dans l'élément national. Tous les éléments, à l'exception de l'Association de la fonction publique des Territoires du Nord-Ouest, ont des sections locales parmi les 251 que l'on compte au Québec.

Les sections locales constituent "la présence visible de l'Alliance au niveau de l'employé".[14] La section locale fournit aux membres des renseignements et des conseils et les représente lors de plaintes, griefs et de consultations patronales syndicales.

Toutefois, l'autorité suprême de l'Alliance est le Congrès national qui a lieu tous les trois ans. Il réunit le président national et

---

14 Alliance de la fonction publique du Canada, "La section locale", bulletin Information, Ottawa, 1982, p. 1.

les quatre vice-présidents exécutifs, les six directeurs nationaux, le président de chaque élément et les délégués des éléments élus à raison d'un délégué par tranche de 400 membres d'un élément. Ces délégués sont élus au scrutin secret aux congrès des éléments tenus six mois avant le Congrès national.

Au Congrès national de 1979, les délégués adoptaient une déclaration de principe relativement à la sécurité et à l'hygiène. Suite à l'adoption de cette déclaration, l'Alliance lançait une campagne visant à améliorer les conditions de santé et de sécurité pour ses membres.

Un groupe d'employés permanents est affecté à la préparation et à la diffusion des programmes d'information et de formation auprès des membres et des dirigeants élus de l'Alliance. Au Québec, le groupe utilise les cours préparés par la FTQ dans le domaine de la santé et la sécurité.

En dernier lieu, il faut mentionner que l'Alliance de la fonction publique du Canada est directement affiliée au Congrès du travail du Canada. Par ailleurs, chaque section locale a le soin de décider de s'affilier ou non aux Fédérations provinciales du travail. Au Québec, environ 80% des sections locales sont affiliées à la FTQ.

L'Alliance regroupe 570 travailleurs dans le secteur, lesquels comptent pour 4,6% de l'effectif syndical sous juridiction fédérale.

L'EFFECTIF SYNDICAL DU SECTEUR

Il n'est pas aisé d'obtenir le nombre précis de membres que représentent les différents organismes syndicaux au Québec. Les chiffres les plus exhaustifs et les plus récents sont ceux contenus dans une étude de la Direction générale de la recherche du ministère du

Travail et de la Main-d'oeuvre intitulée "Aspects de la réalité syndicale québécoise - 1976".[15] Afin d'obtenir des données plus récentes, nous avons demandé l'aide du Centre de recherche et de statistiques sur le marché du travail du ministère du Travail du Québec et du Service d'information sur les relations industrielles du ministère du Travail du Canada.

En vertu du Code du travail du Québec, lorsque la partie patronale ou syndicale dépose au bureau du commissaire général du travail cinq copies d'une convention collective, elle doit indiquer le nombre de travailleurs couverts par cette convention. C'est le relevé de ce nombre de travailleurs, déclaré avec chaque convention collective, que le Centre a compilé pour chaque organisation syndicale au 25 juillet 1984. Évidemment, comme certaines conventions ont été déposées il y a deux ou trois ans et qu'elles n'ont pas été renouvelées, il se peut qu'un établissement soit fermé depuis. Il se peut aussi que le nombre de travailleurs soit différent de la réalité, ou encore qu'un changement d'allégeance syndicale soit survenu à l'échéance de la convention collective et n'ait pas encore été enregistré parce que la convention collective n'a pas encore été renouvelée.

Malgré cela, nous avons choisi de travailler avec ces chiffres puisque ce sont les seuls dont nous disposions qui proviennent d'une source unique et qui nous permettent de faire des comparaisons valables entre l'effectif des différents organismes syndicaux couverts par la juridiction québécoise.

Par ailleurs, afin d'obtenir un aperçu de l'effectif syndical oeuvrant dans les sous-secteurs du transport et de l'entreposage de compétence fédérale, nous avons eu recours aux données fournies par

---

15 François Delorme et Gaspar Lassonde, Aspects de la réalité syndicale québécoise - 1976, Ministère du travail de de la main-d'oeuvre, Direction générale de la recherche, juillet 1978, p. 42.

le Service d'information sur les relations industrielles du ministère du Travail du Canada. Celui-ci nous a fourni le nombre de travailleurs déclarés avec les différentes conventions collectives dont il a fait l'analyse. Les conventions considérées sont toutes celles en vigueur en juin 1982 sous la juridiction fédérale au Québec. Après cette date, seules les conventions touchant 500 travailleurs et plus ont été intégrées dans les données compilées par l'organisme fédéral.

La présentation de l'effectif syndical est divisée en deux parties. La première partie traitera des associations syndicales de juridiction québécoise et l'autre celles de juridiction fédérale. Enfin, on constatera que les tableaux 20 et 21 présentés pour la section québécoise n'ont pu être produits pour la partie fédérale, les données sur la répartitition régionale de l'effectif syndical n'étant pas disponibles.

Répartition de l'effectif syndical sous juridiction québécoise

Le tableau 16 présente la liste exhaustive des syndicats présents en 1984 dans le secteur transport et entreposage. On constate que 28 fédérations et 7 groupements indépendants représentent les 22 747 syndiqués du secteur. On remarque la présence importante des syndicats indépendants dans ce secteur d'activités. En effet, ces groupements indépendants représentent ensemble plus de 53% de l'effectif syndical. Les Teamsters détiennent une importante concentration de travailleurs dans ce secteur, soit 24,8% des syndiqués.[16]

---

16 Il faut souligner que parmi les syndicats indépendants locaux, on comptabilise le syndicat des chauffeurs d'autobus de la CTCUM (4 250 travailleurs selon le Centre de recherche). Dernièrement, ce syndicat s'affiliait au Syndicat canadien de la fonction publique. Cela a pour effet de diminuer l'importance des syndicats indépendants dans l'effectif syndical du secteur et d'augmenter d'autant celle du CTC/FTQ. Ce changement n'est pas intégré aux données parce que la convention collective n'a pas encore été renouvelée suite au changement d'allégeance syndicale.

C'est la CSN qui représente le plus grand nombre de travailleurs affiliés à une centrale. Cinq fédérations regroupent 6 702 syndiqués, soit 29,5% de l'effectif total. La présence de la CSN dans ce secteur est particulièrement marquée par la Fédération des employés des services publics représentant 6 293 travailleurs.

La multitude de syndicats affiliés à la FTQ est une autre caractéristique de la composition de l'effectif syndical du secteur. On dénombre 3 319 travailleurs affiliés à cette centrale et répartis dans 21 groupements différents. C'est l'Union internationale des travailleurs unis de l'alimentation et du commerce qui détient le plus grand nombre de travailleurs.

Ce syndicat représente 3,1% de l'effectif total suivi du Syndicat canadien de la fonction publique et des Métallos représentant chacun près de 2% de l'effectif total. Au 4^{e} rang se situe la Fraternité canadienne des cheminots avec 1,5% des syndiqués.

Les syndicats affiliés à la CSD représentent plus de 3% de l'ensemble des travailleurs syndiqués. Les syndicats non fédérés de la CSD regroupent 573 travailleurs, soit 2,5% de l'ensemble des syndiqués du secteur.

Répartition de l'effectif syndical sous juridiction fédérale

Les syndicats détenant des accréditations de compétence fédérale sont, dans une proportion similaire, des syndicats affiliés au CTC/FTQ ou des organisations indépendantes. Le tableau 17 représente à cet effet l'ensemble des organisations syndicales de compétence fédérale. Les syndicats affiliés au CTC représentent 45,2% de l'effectif syndical et les organisations indépendantes représentent, de leur côté, 45,0% des travailleurs syndiqués.

Plusieurs syndicats composent l'effectif syndical affilié au CTC. Ils sont au nombre de 15 et c'est l'Association internationale des

débardeurs avec 17.9% de l'effectif syndical qui est le syndicat le plus important. Quatre autres syndicats, soit l'Alliance de la fonction publique, la Fraternité canadienne des cheminots, l'Association internationale des machinistes et les Métallos, contribuent notamment au membership du CTC. Chacun de ces syndicats représente respectivement 4,6%, 4,4%, 3,7% et 3,2% de l'effectif total.

C'est la présence des Teamsters dans ce secteur qui explique l'importance numérique des travailleurs représentés par des organisations indépendantes. En effet, ce syndicat représente 3 618 travailleurs des 5 568 travailleurs membres d'organisations indépendantes. Au niveau de l'ensemble de l'effectif, les Teamsters représentent plus de 29% des travailleurs.

Les syndicats affiliés à la CSN représentent 6,0% de l'effectif du secteur. Ce sont les syndicats détenant une charte directe qui sont les plus nombreux, avec 4,3% de l'effectif total.

La Fraternité internationale des ouvriers en électricité, seul syndicat affilié à la Fédération canadienne des travailleurs, représente 3,8% des travailleurs du secteur.

Le tableau 18 complète les données relatives à la répartition de l'effectif syndical de juridiction fédérale, en fonction de deux variables: le sous-secteur et l'affiliation.

On constate que c'est particulièrement dans le sous-secteur "services relatifs aux transports par eau" que l'on retrouve une majorité de travailleurs affiliés au CTC/FTQ. C'est par ailleurs dans ce même domaine d'activités que l'on retrouve plus de 75% de l'effectif de la CSN.

Il importe de noter la présence de syndicats affiliés au CTC ou à la FTQ dans la plupart des sous-secteurs du transport. La CSN ne

TABLEAU 16

SECTEUR TRANSPORT ET ENTREPOSAGE
RÉPARTITION SELON L'AFFILIATION DE L'EFFECTIF SYNDICAL DU SOUS-SECTEUR QUÉBÉCOIS
(QUÉBEC, 1984)

Affiliation	Effectif	Répartition
CTC-FTQ		
Union internationale des travailleurs unis de l'alimentation et du commerce	710	3,1
Syndicat canadien de la fonction publique*	445	2,0
Métallurgistes unis d'Amérique	424	1,9
Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers	347	1,5
Union des employés de service	244	1,1
Syndicat international des marins canadiens	194	0,9
Syndicat international des travailleurs des industries pétrolière, chimique et atomique	126	0,6
Union canadienne des officiers de marine marchande	110	0,5
Union canadienne des travailleurs unis des brasseries, farine, céréales, liqueurs douces et distilleries	61	0,3
Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aéroastronautique	60	0,3
Syndicat international des travailleurs unis des industries du ciment, de la chaux et du gypse	53	0,2
Association internationale des débardeurs	50	0,2
Syndicats à charte directe du CTC	50	0,2
Syndicat international des travailleurs du bois d'Amérique	40	0,2
Fraternité unie des charpentiers et menuisiers d'Amérique	40	0,2
Union des opérateurs de machinerie lourde du Québec	37	0,2
Syndicats à charte directe de la FTQ	31	0,1
Union internationale des employés professionnels et de bureau	31	0,1
Syndicat canadien des travailleurs du papier	30	0,1
Syndicat international des travailleurs unis de l'automobile, de l'aéronautique, de l'astronautique et des instruments aratoires d'Amérique	28	0,1
Guilde de la marine marchande	8	---
TOTAL	3 119	13,8
CSN		
Fédération des employés des services publics	6 293	27,7
Fédération des syndicats des mines, de la métallurgie et des produits chimiques	225	1,0
Fédération du commerce Inc.	100	0,4
Fédération canadienne des travailleurs des pâtes et papiers et de la forêt	63	0,3
Syndicats non fédérés	21	0,1
TOTAL	6 702	29,5
CSD		
Syndicats non fédérés	573	2,5
Fédération démocratique de la métallurgie, des mines et des produits chimiques	162	0,7
TOTAL	735	3,2
Indépendants		
Syndicats indépendants locaux*	6 288	27,6
Fraternité internationale d'Amérique des camionneurs, chauffeurs, préposés d'entrepôts et aides (Teamsters)	5 634	24,8
Conseil national canadien du travail	137	0,6
Fédération des employés municipaux et scolaires du Québec	68	0,3
Bureau de service syndical Inc.	49	0,2
Fédération des syndicats du secteur de l'aluminium	8	---
Fédération des policiers et pompiers	7	---
TOTAL	12 191	53,5
GRAND TOTAL	22 747	100,0

Source : Ministère du Travail, Centre de recherche et de statistiques sur le marché du travail, Direction de l'analyse des conventions collectives, Québec, juillet 1984.

* Voir note n° 16, page 19.

TABLEAU 17

SECTEUR TRANSPORT ET ENTREPOSAGE
RÉPARTITION SELON L'AFFILIATION DE L'EFFECTIF SYNDICAL DU SOUS-SECTEUR FÉDÉRAL
(QUÉBEC, 1984)

Affiliation	Effectif syndical	Répartition en %
CTC-FTQ		
Association internationale des débardeurs	2 210	17,9
Alliance de la fonction publique du Canada	570	4,6
Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers	540	4,4
Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aéroastronautique	460	3,7
Métallurgistes unis d'Amérique	390	3,2
Travailleurs unis des transports	330	2,7
Syndicat uni des transports	300	2,4
Guilde de la marine marchande du Canada	215	1,7
Fraternité des commis de chemins de fer, de lignes aériennes et de navigation, manutentionnaires de fret, employés de messageries et de gares	190	1,5
Syndicat international des marins canadiens	145	1,2
Union canadienne des officiers de la marine marchande	105	0,8
Syndicat canadien des signaleurs et des employés des communications	80	0,6
Syndicat canadien des travailleurs du papier	30	0,2
Syndicat canadien de la fonction publique	20	0,2
Fraternité des préposés à l'entretien des voies	5	0,1
TOTAL	5 590	45,2
CSN		
CSN (charte directe)	530	4,3
Fédération du commerce Inc.	210	1,7
TOTAL	740	6,0
Indépendants		
Fraternité internationale d'Amérique des camionneur, chauffeurs, préposés d'entrepôts et aides (Teamsters)	3 618	29,2
Organisations locales indépendantes	1 570	12,7
Association canadienne du contrôle du trafic aérien Inc.	375	3,0
Fraternité des ingénieurs de locomotives	5	0,1
TOTAL	5 568	45,0
Fédération canadienne des travailleurs		
Fraternité internationale des ouvriers en électricité	470	3,8
TOTAL	470	3,8
GRAND TOTAL	12 368	100,0

Source : Travail Canada, Service d'information en relations industrielles, Hull, juin 1984.

TABLEAU 18

SECTEUR TRANSPORT ET ENTREPOSAGE
RÉPARTITION DE L'EFFECTIF SYNDICAL DU SOUS-SECTEUR FÉDÉRAL SELON L'AFFILIATION ET LES SOUS-SECTEURS D'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE (QUÉBEC, 1984)

Sous-secteur	CTC/FTQ		CSN		Indépendants		Autre	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Transports aériens (451)	125	(2,2)	35	(4,7)	50	(0,9)	—	—
Services relatifs aux transports aériens (452)	335	(6,0)	—	—	375	(6,7)	470	(100,0)
Transports et services ferroviaires (453)	430	(7,7)	—	—	5	(0,1)	—	—
Transports par eau (454)	980	(17,5)	—	—	—	—	—	—
Services relatifs aux transports par eau (455)	3 145	(56,3)	560	(75,7)	725	(13,0)	—	—
Camionnage (456)	95	(1,7)	—	—	4 338	(77,9)	—	—
Transports en commun (457)	300	(5,4)	—	—	75	(1,3)	—	—
Autres transports (458)	—	—	—	—	—	—	—	—
Autres services relatifs aux transports (459)	—	—	50	(6,8)	—	—	—	—
Transports par pipeline (461)	—	—	—	—	—	—	—	—
Silos à grains (471)	180	(3,2)	95	(12,8)	—	—	—	—
Autres services à l'entreposage (479)	—	—	—	—	—	—	—	—
TOTAL	5 590	(100,0)	740	(100,0)	5 568	(100,0)	470	(100,0)

Source : Travail Canada, Service d'information sur les relations industrielles, Hull, juin 1984.

détient cependant une concentration de travailleurs que dans quatre secteurs du transport.

Répartition de l'effectif syndical selon l'affiliation et le sous-secteur sous juridiction québécoise

Le tableau 19 présente la répartition des travailleurs syndiqués en vertu du Code du travail du Québec, en fonction de l'affiliation et du sous-secteur.

C'est dans de nombreux sous-secteurs du transport et de l'entreposage que l'on retrouve la présence de syndicats affiliés au CTC/FTQ. En effet, près de 97% des syndiqués reliés à cette centrale sont concentrés dans cinq sous-secteurs. C'est dans le sous-secteur "Autres services à l'entreposage" que l'on retrouve le plus grand nombre de travailleurs pour cette centrale (28,5%); puis en second rang: les travailleurs du "transport en commun" (21,5%). Les sous-secteurs, "Autres transports", "Camionnage" et "Transports par eau" regroupent ensemble environ 47% des syndiqués affiliés au CTC/FTQ.

Les syndicats affiliés à la CSN sont majoritairement concentrés dans le transport en commun; en effet, près de 70% de l'effectif syndical de la CSN est regroupé dans ce sous-secteur. Par ailleurs, le deuxième groupe de travailleurs numériquement important pour la CSN est du sous-secteur "Autres transports", qui regroupe 1 127 travailleurs, soit 16,8% des syndiqués affiliés à la CSN.

La CSD, pour sa part, représente des travailleurs oeuvrant particulièrement dans le sous-secteur "Camionnage". Près de 52% des travailleurs de la CSD sont concentrés dans cette sous-activité du transport.

TABLEAU 19

SECTEUR TRANSPORT ET ENTREPOSAGE
RÉPARTITION DE L'EFFECTIF SYNDICAL DU SOUS-SECTEUR QUÉBÉCOIS SELON L'AFFILIATION ET LES SOUS-SECTEURS D'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE
(QUÉBEC, 1984)

Sous-secteur	CTC/FTQ		CSN		CSD		Indépendants	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Transports aériens (451)	---	---	---	---	---	---	---	---
Services relatifs aux transports aériens (452)	2	(0,1)	---	---	---	---	---	---
Transports et services ferroviaires (453)	10	(0,3)	257	(3,8)	---	---	---	---
Transports par eau (454)	408	(13,1)	143	(2,1)	---	---	15	(0,1)
Services relatifs aux transports par eau (455)	60	(1,9)	---	---	---	---	---	---
Camionnage (456)	518	(16,6)	443	(6,6)	381	(51,8)	5 684	(46,6)
Transports en commun (457)	673	(21,5)	4 663	(69,6)	202	(27,5)	4 935	(40,5)
Autres transports (458)	535	(17,2)	1 127	(16,8)	143	(19,5)	1 271	(10,4)
Autres services relatifs aux transports (459)	23	(0,7)	18	(0,3)	---	---	---	---
Transports par pipeline (461)	---	---	---	---	---	---	29	(0,2)
Silos à grains (471)	---	---	---	---	---	---	---	---
Autres services à l'entreposage (479)	890	(28,5)	51	(0,8)	9	(1,2)	257	(2,1)
TOTAL	3 119	(100,0)	6 702	(100,0)	735	(100,0)	12 191	(100,0)

Source : Ministère du Travail, Centre de recherche et de statistiques sur le marché du travail, Direction de l'analyse des conventions collectives, Québec, juillet 1984.

Répartition de l'effectif syndical selon l'affiliation et la région administrative sous juridiction québécoise

Le tableau 20 présente la répartition des travailleurs syndiqués en fonction de deux variables: l'affiliation et la région administrative.

C'est dans les régions de Montréal et de Québec que l'on retrouve les deux plus importantes concentrations de travailleurs affiliés au CTC/FTQ. Ces deux régions regroupent près de 62% de l'effectif syndical affilié au CTC/FTQ. Le reste des travailleurs est répartie entre chacune des diverses régions administratives du Québec.

C'est dans la région de Montréal qu'est concentré l'effectif syndical de la CSN, qui représente ainsi plus de travailleurs dans cette région que la FTQ. On note aussi un plus grand nombre de travailleurs affiliés à la CSN dans les régions du Saguenay--Lac-Saint-Jean, du Bas Saint-Laurent et de Québec, comparativement à l'effectif syndical du CTC/FTQ.

Les syndicats de la CSD se retrouvent exclusivement dans cinq régions administratives, les régions de Montréal et de Québec en constituant les deux principaux pôles géographiques.

Taux sectoriels de syndicalisation

Le tableau 21 présente une estimation du taux de syndicalisation pour chacun des sous-secteurs.[17] Le taux global de syndicali-

---

17 Les taux de syndicalisation ont été établis dans le tableau 21 à partir de l'effectif syndical de compétence fédérale et provinciale. Le nombre de syndiqués de compétence fédérale a été obtenu par Travail Canada en date du 22 juin 1984 et le nombre de syndiqués au niveau provincial en date du 25 juillet 1984 par le Centre de recherche et de statistiques sur le marché du travail. Ce nombre total de syndiqués a été divisé par le nombre de travailleurs recensés par Statistique Canada pour l'année 1981, catalogue n° 93-965, vol. 2.

TABLEAU 20

SECTEUR TRANSPORT ET ENTREPOSAGE
RÉPARTITION DE L'EFFECTIF SYNDICAL DU SOUS-SECTEUR QUÉBÉCOIS SELON L'AFFILIATION ET LA RÉGION ADMINISTRATIVE (QUÉBEC, 1984)

Région administrative	CTC/FTQ		CSN		CSD		Indépendants	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
01 - Bas-Saint-Laurent - Gaspésie	98	3,1	279	4,2	—	—	237	1,9
02 - Saguenay - Lac-Saint-Jean	69	2,2	700	10,4	32	4,4	647	5,3
03 - Québec	698	22,4	1 151	17,2	245	33,3	1 119	9,2
04 - Trois-Rivières	170	5,5	141	2,1	35	4,8	409	3,4
05 - Estrie	166	5,3	11	0,2	31	4,2	88	0,7
06 - Montréal	1 223	39,2	4 182	62,4	252	34,3	8 345	68,5
07 - Outaouais	163	5,2	126	1,9	—	—	105	0,9
08 - Abitibi - Témiscamingue	46	1,5	—	—	—	—	150	1,2
09 - Côte-Nord	186	6,0	101	1,5	—	—	11	0,1
10 - Interrégionale	300	9,6	—	—	140	19,0	1 080	8,8
11 - Nouveau-Québec	—	—	11	0,2	—	—	—	
TOTAL	3 119	100,0	6 702	100,0	735	100,0	12 191	100,0

Source : Ministère du Travail, Centre de recherche et de statistiques sur le marché du travail, Direction de l'analyse des conventions collectives, Québec, juillet 1984.

TABLEAU 21

SECTEUR TRANSPORT ET ENTREPOSAGE
RÉPARTITION DE L'EFFECTIF SYNDICAL SELON LE SOUS-SECTEUR D'AVTIVITÉ ET TAUX DE SYNDICALISATION
(QUÉBEC, 1984)

Sous-secteur	Effectif syndical*	Nombre de travailleurs	Taux de syndicalisation
Transports aériens (451)	210	14 755	1,4
Services relatifs aux transports aériens (452)	1 182	2 685	44,0
Transports et services ferroviaires (453)	702	27 695	2,5
Transports par eau (454)	1 546	5 700	27,1
Services relatifs aux transports par eau (455)	4 490	3 690	n.d.
Camionnage (456)	11 459	34 465	33,2
Transports en commun (457)	10 848	12 150	89,3
Autres transports (458)	3 076	19 180	16,0
Autres services relatifs aux transports (459)	91	14 460	0,6
Transports par pipeline (461)	29	n.d.	n.d.
Silos à grains (471)	275	2 880	9,5
Autres services à l'entreposage (479)	1 207	n.d.	n.d.
TOTAL	35 115	137 660	25,5

Source : Ministère du Travail, Centre de recherche et de statistiques sur le marché du travail, Direction de l'analyse des conventions collectives, Québec, juillet 1984, et Statistique Canada, données de recensement 1981, Catalogue n° 93-965, volume 2.

* L'effectif syndical comprend les travailleurs syndiqués sous juridiction fédérale et québécoise.

sation obtenu pour le secteur est de 25,5%. On constate, cependant, que quatre sous-secteurs ont un taux de syndicalisation supérieur à la moyenne du secteur. C'est notamment le sous-secteur "Transports en commun" qui détient le plus fort taux de syndicalisation puisque près de 90% des travailleurs de ce sous-secteur sont syndiqués.

LES ASSOCIATIONS PATRONALES

Plusieurs groupements d'employeurs sont présents dans le secteur; il s'agit en l'occurrence, de:

- l'Association du camionnage du Québec;
- l'Association des propriétaires d'autobus du Québec;
- l'Association des entrepreneurs en services sanitaires du Québec;
- l'Association du transport écolier du Québec;
- l'Association des rouliers publics du Québec;
- l'Association des employeurs maritimes;
- les employeurs des transports et communications de régie fédérale.

Compte tenu des deux juridictions existant dans le secteur, il est difficile d'obtenir une juste image des associations patronales et de leur membership puisque certaines représentent des membres oeuvrant à la fois sous l'une et l'autre des juridictions.

Après les associations patronales de juridiction québécoise, nous présenterons maintenant les associations nationales regroupant majoritairement des membres oeuvrant dans le cadre de la juridiction fédérale des relations de travail. En effet, plusieurs associations regroupent des employeurs du transport aérien et ferroviaire, mais selon les propos recueillis, peu d'entre elles jouent un rôle auprès des groupements syndicaux. Aussi, n'avons-nous pas retenu ces dernières associations.

C'est principalement à partir des propos recueillis d'un représentant de chacune des associations et de divers documents internes que nous avons pu en tracer un portrait.

LES ASSOCIATIONS PATRONALES DE JURIDICTION QUÉBÉCOISE

Association du camionnage du Québec

L'Association du camionnage du Québec a été fondée en 1954 par la fusion de plusieurs associations régionales de transport dont l'Association de transport de Montréal. L'Association représente actuellement des membres de l'industrie du camionnage sous juridiction provinciale et fédérale. Elle regroupe aussi des entreprises du camionnage, public et privé, des transporteurs locaux, interurbains, interprovinciaux, internationaux, ainsi que des fournisseurs de l'industrie du transport routier.

A ses débuts, l'Association regroupait 1 500 membres de l'industrie possédant chacun en moyenne deux véhicules. Elle est aujourd'hui le porte-parole de 800 membres possédant chacun en moyenne 50 véhicules. Ces membres emploient plus de 39 000 travailleurs de l'industrie.

L'Association du camionnage du Québec est affiliée à plusieurs organismes dont notamment l'Association canadienne du camionnage, elle est membre du Conseil du patronat du Québec, elle participe à la fondation du Centre patronal en santé et en sécurité du travail et elle est membre de plusieurs chambres de commerce.

L'Association du camionnage du Québec est le représentant exclusif de l'industrie du camionnage général au Québec. A ce titre, elle entretient des relations avec tous les paliers gouvernementaux. Elle représente et défend le point de vue de l'industrie du camion-

de. Elle représente les employeurs locaux de Montréal dans leurs relations de travail et elle est partie contractante du décret de l'industrie du Camionnage de Montréal et Québec.

L'ACQ est membre de l'Association sectorielle paritaire pour la santé et la sécurité du travail, Transport et entreposage. Deux de ses représentants siègent au conseil d'administration de cette association et elle a participé à sa mise sur pied.

Association des propriétaires d'autobus du Québec

L'Association des propriétaires d'autobus du Québec a été fondée en 1926 dans le but de coordonner et d'améliorer le développement de l'industrie de l'autobus au Québec. Aujourd'hui, elle regroupe la presque totalité de la flotte de véhicules privés du Québec affectés au transport urbain, interurbain et à charte-partie. Elle représente aussi près du quart de la flotte québécoise d'autobus scolaires affectés au transport des écoliers et une partie de plus en plus importante des services touristiques et adaptés ainsi que des commissions de transport du Québec.[18]

L'Association collabore avec plusieurs organismes aux dossiers qui concernent l'industrie du transport. Elle offre à ses membres un service de représentation légale. L'Association négocie, pour ses adhérents, un plan d'assurance global et privilégié et organise l'achat en groupe. Le bulletin mensuel "l'Autobus, l'autocar" est la publication officielle de l'association.

L'Association est membre de l'Association sectorielle paritaire - Transport et entreposage. Un représentant siège au conseil d'administration de cet organisme paritaire de prévention.

---

18 Association des propriétaires d'autobus du Québec, brochure d'information

Association des entrepreneurs en services sanitaires du Québec

L'Association est fondée en 1959 sous l'appellation de l'Association des entrepreneurs-vidangeurs de la province de Québec. A ses débuts, elle était constituée majoritairement d'entrepreneurs et transporteurs de produits solides. Or, depuis 1980, la clientèle membre s'est diversifiée par l'adhésion d'entrepreneurs et transporteurs de boues liquides et par la venue en 1982 de propriétaires et exploitants de sites d'enfouissement sanitaire.

En 1969, l'Association modifie sa dénomination sociale pour l'Association des entrepreneurs en services sanitaires du Québec. Depuis 1983, les membres de l'Association ont adopté un code d'éthique qui définit les règles de compétence et les devoirs de chacun des entrepreneurs.

L'Association offre différents services techniques à ses membres. Elle est présente dans tout dossier qui concerne les intérêts de ses membres et agit comme porte-parole provincial des entrepreneurs en services sanitaires au Québec. Elle est ainsi présente dans différents organismes dont le Conseil du patronat du Québec, le Centre patronal de santé et sécurité du travail, le Comité paritaire des boueurs de la région de Montréal et le Comité paritaire du camionnage du district du Québec. L'Association siège au conseil d'administration de l'Association sectorielle paritaire, Transport et entreposage.

Aujourd'hui, l'Association regroupe 160 entrepreneurs qui emploient quelque 2 500 travailleurs, ce qui représente 80% des entrepreneurs en déchets solides et 88% des entrepreneurs en déchets liquides.

Toutes les régions administratives du Québec sont représentées au conseil d'administration de l'Association. Chaque année, des rencontres avec les directeurs régionaux sont organisées pour les

membres.

L'Association a créé différents comités de travail qui interviennent sur des sujets tels que la gestion des déchets solides, liquides et dangereux et la réglementation municipale sur le transport.

Association du transport écolier du Québec

L'industrie du transport scolaire au Québec a connu un développement important au cours des années soixante concurremment au développement du système scolaire lui-même. C'est à la même période, plus précisément en 1962, qu'est fondée l'Association du transport écolier du Québec. Ce sont des propriétaires d'autobus écoliers de la région de Saint-Constant qui sont à l'origine de l'Association. Depuis, l'industrie du transport écolier s'est considérablement développée. Au début des années 60, "l'industrie a un caractère largement artisanal, la majorité des exploitants ne possédant qu'un seul véhicule".[19] Actuellement, cette industrie compte plus d'un millier de transporteurs.

L'Association du transport écolier au Québec regroupe, en 1981, 989 des 1 091 transporteurs répertoriés au Québec sous contrat exclusif avec une commission scolaire ou une maison d'enseignement. Elle compte aussi des membres associés qui sont des personnes ou organismes intéressés par l'industrie du transport scolaire.

Le mandat de l'Association est de veiller aux intérêts des transporteurs écoliers. Elle s'intéresse à tous les aspects entourant la gestion du transport sécuritaire des écoliers du Québec. Elle défend auprès des instances gouvernementales les positions de ses mem-

---

19 Gouvernement du Québec: Livre blanc sur la réforme du système de transport des écoliers au Québec, Ministère du Transport, octobre 1981, p. 5.

bres et offre à ceux-ci divers services, notamment de nature juridique. Le Conseil d'administration de l'Association est composé de 10 membres. Le Conseil exécutif qui constitue l'autorité suprême entre les congrès est formé de cinq membres.

Le Conseil provincial se réunit quatre fois par année et regroupe tous les conseils régionaux constitués de membres de l'association d'un territoire d'une commission scolaire.

Un secrétariat de 10 personnes assure la permanence de l'association et un bulletin est publié sur une base régulière à l'intention des membres.

L'Association est affiliée à plusieurs organismes dont l'Association québécoise des transports et des routes du Québec et la Ligue de sécurité du Québec.

L'Association est membre de l'Association sectorielle paritaire Transport et entreposage et y a un représentant au sein du conseil d'administration.

Association des rouliers publics

C'est en 1969 qu'a été créé le Comité des relations industrielles des rouliers publics. Cependant, en 1976, une modification aux lettres patentes change la dénomination sociale pour celle de l'Association des rouliers publics du Québec.

L'Association a connu un essor important depuis 1976. En 1977, neuf compagnies constituaient le membership de cette association. Aujourd'hui, elle regroupe la majorité des rouliers publics du Québec effectuant du transport interurbain. Ainsi, au 31 décembre 1983, l'Association représente 24 compagnies totalisant approximativement 2 000 travailleurs.

L'objectif principal de cette association est d'étudier et de sauvegarder les intérêts économiques de ses membres particulièrement par la négociation et l'application de conventions collectives.

L'Association n'a pas de secrétariat permanent. Le Conseil d'administration est constitué de sept membres: le président, un secrétaire et un trésorier forment le comité administratif.

Les services offerts par l'Association concernent exclusivement les sujets connexes à la négociation et au renouvellement des conventions collectives. Elle est aussi le porte-parole de ses membres auprès des divers paliers gouvernementaux dans le domaine des relations industrielles.

L'Association est particulièrement intéressée au domaine de la santé et de la sécurité. Elle a participé à la création de l'Association sectorielle paritaire. Elle compte un administrateur à la direction de cette association.

LES ASSOCIATIONS PATRONALES DE JURIDICTION FÉDÉRALE

Association des employeurs maritimes

L'Association des employeurs maritimes représente toutes les compagnies qui font affaire dans les ports de mer au Canada. Au Québec, elle est le regroupement des employeurs oeuvrant dans les ports du Saint-Laurent. C'est ainsi qu'elle représente 85 employeurs du Québec qui utilisent les services de quelque 1 800 travailleurs. Elle a été créée vers les années 1970 et remplace pour la négociation des conventions collectives la Shipping Federation of Canada.

L'Association des employeurs maritimes joue un rôle d'agent négociateur pour les compagnies membres et a pour but de défendre les intérêts des employeurs. Deux catégories de membres constituent le mem-

bership de cette association: les armateurs et les arrimeurs. Il importe de préciser que les employeurs-propriétaires (armateurs) participent directement à la négociation. Les employeurs-entrepreneurs (arrimeurs), auxquels font appel les employeurs-propriétaires pour faire le déchargement, ne négocient pas avec le Syndicat. Cependant, pour faire affaire dans les ports du Saint-Laurent, ils doivent s'engager à respecter les conventions collectives.

En plus d'être l'unique agent négociateur, l'Association offre un service centralisé et informatisé pour assigner les travailleurs dans les ports.

L'Association est dirigée par un conseil d'administration formé de 15 directeurs. Chacune des catégories de membres est représentée à cette instance. Par ailleurs, quatre personnes assurent la permanence de l'Association.

L'Association des employeurs maritimes participe depuis 1972 au comité central de sécurité qui coordonne les activités de chacun des comités de santé et de sécurité dans chacun des ports du Saint-Laurent. Ce comité central est composé du président de l'Association des employeurs maritimes et du président du syndicat.

Employeurs des transports et communications de régie fédérale

Les Employeurs des transports et communications de régie fédérale est une association regroupant divers employeurs soumis à la juridiction fédérale et qui existe depuis le 28 août 1983. Elle compte dans ses rangs des employeurs du secteur du transport tels que: Air Canada, CP Air, CP Rail et l'Association des employeurs maritimes. Les autres membres oeuvrent particulièrement dans le secteur des communications.

Les membres de l'Association emploient approximativement 370 000 travailleurs, ce qui représente près de 64% de l'effectif total des employés sous la juridiction fédérala au Canada.

Tout en ayant comme objectif premier d'être un organisme de représentation, l'Association a défini les sujets auxquels elle entend accorder une priorité. Ce sont notamment les questions relatives aux changements technologiques, les modifications au Code canadien du travail, la santé et la sécurité du travail et le rapport sur la commission d'enquête sur le travail à temps partiel.

ANALYSE DU CONTENU DES CONVENTIONS COLLECTIVES

Nous présentons dans cette section un exposé des principales clauses contenues dans les conventions collectives qui concernent la santé et la sécurité des travailleurs. La présentation porte en premier lieu sur l'analyse des conventions collectives de compétence québécoise. L'analyse du contenu des conventions collectives de compétence fédérale est présentée de façon distincte compte tenu des différences qui existent au niveau de la codification des variables retenues par les organismes responsables de cette analyse.

LES CONVENTIONS COLLECTIVES DE JURIDICTION QUÉBÉCOISE

En septembre 1982, la CSST confie au Laboratoire de recherche en relations industrielles de l'Université Laval le soin d'analyser et de codifier toutes les conventions collectives signées en vertu du Code du travail du Québec.

En date du mois de mai 1984, 383 conventions collectives étaient analysées et elles représentaient environ 90% de toutes les conventions collectives du secteur, en vigueur sous la juridiction du Code

du travail du Québec. Pour réaliser ce travail, une grille d'analyse comportant quelque 130 variables est utilisée. Ces variables correspondent à toutes les dispositions qui sont contenues dans les conventions collectives et qui traitent de la santé et de la sécurité du travail. Seules les données sur les variables les plus significatives sont considérées dans la présente section.

D'abord une brève explication du sens de chacun des groupes de variables considérées:

- information: dispositions relatives aux renseignements sur les risques présents dans le milieu de travail, leurs effets sur la santé, les façons de les éliminer ainsi que les dispositions réglementaires et législatives à respecter;
- formation: dispositions relatives aux procédés et méthodes visant à rendre chacun des intervenants aptes à jouer son rôle efficacement et à assumer ses responsabilités en matière de santé et de sécurité du travail;
- inspection: dispositions relatives aux activités d'inspection préventive et d'enquête suite à un accident;
- droit de refus: dispositions relatives au refus de travailler dans des situations dangereuses;
- retrait préventif: dispositions relatives à la travailleuse enceinte ou qui allaite ou encore à un travailleur dont la santé présente des signes d'altération,
- services de santé: dispositions relatives aux services de premiers soins sur les lieux de travail ou aux services de santé;
- équipement de sécurité: dispositions relatives à la nature, au choix, à l'usage et au paiement des équipements de protection individuels;
- mécanismes de participation: dispositions relatives à l'identification, la composition, le mandat, etc. des mécanismes de participation à la santé et à la sécurité du travail;
- réadaptation: dispositions relatives à la réadaptation professionnelle par des mesures garantissant le retour à l'ancien emploi

ou à un emploi correspondant aux capacités réduites du travailleur;

- indemnisation: dispositions relatives à l'amélioration du régime d'indemnisation des travailleurs accidentés offert par la CSST.

Le tableau 22 nous renseigne sur la présence ou l'absence dans les conventions collectives de clauses touchant les sujets énumérés précédemment.

On constate que parmi les 383 conventions collectives, 150 contiennent une disposition sur l'information. De ce nombre, neuf conventions seulement précisent à qui est transmise l'information concernant les risques inhérents au travail. Lorsqu'une telle précision est apportée, c'est habituellement aux travailleurs ou au syndicat que cette information doit être acheminée.

Peu de conventions collectives ont une disposition précisant à qui incombe la responsabilité d'établir les programmes d'information. Lorsqu'une telle précision est mentionnée, c'est à l'employeur que revient cette responsabilité et ce, dans neuf conventions seulement.

En ce qui concerne l'existence de dispositions concernant la formation donnée aux travailleurs, neuf conventions collectives contiennent une disposition à ce sujet. De ce nombre, trois conventions précisent que la formation a pour objet de fournir une formation adéquate au nouveau travailleur et au travailleur exécutant une nouvelle tâche.

Dans le domaine de l'inspection préventive, 15 conventions collectives attribuent cette responsabilité au comité paritaire. Deux conventions prévoient que cette inspection est effectuée conjointement par un délégué des travailleurs et un représentant de l'employeur, alors qu'une seule convention prévoit qu'il revient uniquement à l'employeur d'exercer une telle fonction. Huit conventions préci-

TABLEAU 22

SECTEUR TRANSPORT ET ENTREPOSAGE
NOMBRE DE CONVENTIONS COLLECTIVES DE JURIDICTION QUÉBÉCOISE
AVEC OU SANS CLAUSES SPÉCIFIQUES
SUR LA SANTÉ ET LA SÉCURITÉ
(QUÉBEC, 1984)

Clauses	Avec	Sans	Total
Information	150 (39,2%)	233 (60,8%)	383
Formation	9 (2,3%)	374 (97,7%)	383
Inspection	35 (9,1%)	348 (90,9%)	383
Droit de refus	193 (50,4%)	190 (49,6%)	383
Retrait préventif	16 (4,2%)	367 (95,8%)	383
Services de santé	253 (66,1%)	130 (33,9%)	383
Matériel de sécurité	245 (64,0%)	138 (36,0%)	383
Mécanismes de participation	111 (29,0%)	272 (71,0%)	383
Réadaptation	98 (25,6%)	285 (74,4%)	383
Indemnisation	289 (75,5%)	94 (24,5%)	383

Source : Fichier Analyse des conventions collectives, CSST, juin 1984.

sent que cette inspection peut être faite à la demande de l'une des parties.

Dans le domaine des enquêtes après accident, 14 conventions prévoient que le comité paritaire peut effectuer une telle enquête suite à un accident ayant entraîné des blessures. Dans le cas où l'accident n'a pas entraîné de blessures, on constate que 10 conventions confient cette responsabilité au comité paritaire. Il est à noter par ailleurs qu'en tout temps, les travailleurs ayant participé à ces inspections durant les heures de travail sont rémunérés par l'employeur.

En regard de la fréquence des inspections préventives en milieu de travail, on constate que 14 conventions seulement apportent une indication à ce sujet. Ainsi, neuf conventions prévoient que ces inspections sont effectuées une fois par mois, une seulement deux fois par mois, alors que quatre conventions mentionnent que l'inspection doit être périodique sans toutefois en indiquer la fréquence.

En ce qui concerne l'existence de dispositions prévoyant le droit de refuser d'exécuter un travail dangereux, on constate que 48% des conventions assurent une telle possibilité. De ces 184 conventions, on note que 173 mentionnent que ce droit peut être exercé par le travailleur individuellement.

Ainsi, parmi les 184 conventions ayant une disposition concernant le droit de refuser d'exécuter un travail dangereux, 25,4% accordent le droit de refus selon les mêmes motifs édictés par la CSST; 70,1% des conventions collectives accordent l'exercice de ce droit dans les cas où les lois et règlements ne sont pas respectés ou lorsque l'équipement est défectueux et 3,3% des conventions stipulent que ce droit peut être exercé lorsque les deux circonstances précédentes sont en cause. Ce sont 98 conventions collectives qui assurent que

le travailleur ne subira aucune perte de salaire pendant l'arrêt de travail.

Peu de conventions collectives contiennent une disposition sur le retrait préventif. C'est, en somme, le fait de 16 conventions. Toutes les conventions précisent, par ailleurs, les circonstances permettant l'exercice du retrait préventif. Ainsi, 12 conventions indiquent que ce droit peut être exercé lorsque les conditions de travail de la travailleuse enceinte comportent des dangers physiques pour l'enfant à naître ou, à cause de son état de grossesse, pour elle-même. Deux autres conventions précisent la possibilité d'exercer ce retrait préventif dans les cas où les conditions de travail comportent des risques pour la travailleuse et l'enfant qu'elle allaite.

Plus de 65% des conventions prévoient la présence de dispositions relatives aux services de santé. Quant à la nature des services offerts, on constate qu'il s'agit, dans 167 conventions collectives, d'examens médicaux périodiques. Dans 38 autres conventions, il s'agit de fournir les premiers soins. Cependant, ces deux types de services sont prévus dans 16 autres conventions.

Une importante proportion de conventions collectives prévoient une disposition sur les équipements de sécurité. C'est, entre autres, le fait de 64,0% des conventions. En ce qui concerne l'équipement de protection individuel, les principaux articles mentionnés sont: les salopettes (118), les imperméables (98), les bottines (82), les chaussures (71) et les lunettes (68).

Quant au choix de l'équipement de sécurité, huit conventions collectives en accordent la responsabilité au comité paritaire: trois conventions précisent qu'il revient à l'employeur en consultation avec le syndicat de choisir l'équipement et deux conventions recon-

naissent à l'employeur le privilège de déterminer seul le type d'équipement de protection.

Par ailleurs, 224 conventions stipulent que l'ensemble des équipements de protection individuel, à l'exception des bottines et des lunettes, est payé entièrement par l'employeur.

Pour les bottines, les bottes et les chaussures de sécurité, 57 conventions collectives prévoient que l'employeur doit assumer la totalité des frais de ces articles. Dans 36 conventions, on mentionne que l'employeur verse une indemnité fixée à l'avance. Dans certains cas, l'employeur débourse partiellement les frais: neuf conventions collectives ont une telle mention, alors qu'une seule convention collective précise que les travailleurs doivent assumer la totalité de ces frais.

En ce qui concerne les lunettes, 64 conventions mentionnent que l'employeur doit en assumer le coût total; une convention seulement indique que l'employeur n'assume qu'une partie des coûts et dans deux conventions, il est précisé que l'employeur verse une indemnité fixe. On mentionne aussi dans 153 conventions, les circonstances où ces équipements doivent être portés. Quant à l'obligation de porter l'équipement de sécurité, 84 conventions collectives précisent que le port est obligatoire et six conventions mentionnent qu'il est obligatoire sous peine de sanctions.

Concernant les dispositions relatives aux mécanismes de participation des travailleurs, on constate que ce type de clause apparaît moins fréquemment dans les conventions collectives que celles relatives par exemple à l'équipement de sécurité. En effet, 111 conventions, soient 29,0% des conventions contiennent une disposition sur les mécanismes de participation des travailleurs à la prise en charge des questions de santé et de sécurité du travail.

Le comité paritaire de santé et de sécurité est le mécanisme de participation privilégié dans 85 conventions alors que 24 autres accordent un rôle à un représentant syndical. En ce qui a trait aux inspections et enquêtes, 24 conventions accordent au comité paritaire un pouvoir décisionnel sur cette question et 13 conventions font de même en regard du choix des équipements individuels.

Quant à la présence de dispositions dans les conventions concernant la réadaptation professionnelle, l'analyse des conventions nous indique que 25,6% des conventions contiennent une clause de réadaptation du travailleur accidenté: 31 d'entre elles prévoient le retour à l'ancien emploi lorsque le travailleur est rétabli.

Un grand nombre de conventions, soit 75,5%, contiennent une clause relative à l'indemnisation des travailleurs. Des 289 conventions ayant une telle disposition, 238 prévoient que le jour de l'accident le travailleur est rémunéré par son employeur pour le reste de la journée ou du quart de travail. Une prescription obligeant l'employeur à combler la différence entre les prestations versées par la CSST et le salaire du travailleur, est contenue dans 35 conventions.

Par ailleurs, 134 conventions mentionnent que l'employeur s'engage à verser automatiquement sous forme d'avance, les prestations accordées par la CSST. Le versement de cette avance est conditionnel à la demande des travailleurs dans 17 autres conventions collectives.

En résumé, on constate que dans le secteur transport et entreposage, les clauses relatives à l'indemnisation sont les plus fréquentes dans les conventions collectives de compétence provinciale. Apparaissent en second lieu, les clauses relatives aux services de santé et en troisième, les clauses qui concernent le matériel de sécurité.

LES CONVENTIONS COLLECTIVES DE JURIDICTION FÉDÉRALE

Le ministère fédéral du Travail fait l'analyse des conventions collectives signées au Canada en vertu de la Loi des relations de travail dans la fonction publique et du Code canadien du travail. Une première opération a permis d'analyser et de codifier toutes les conventions collectives en vigueur en juin 1982. Après cette date, seules les conventions collectives renouvelées touchant plus de 500 travailleurs ont été analysées et insérées dans les résultats.

Selon les données transmises par le Service d'information sur les relations industrielles du ministère fédéral du Travail, l'univers des conventions analysées se compose entre autres de 141 conventions du secteur transport et entreposage. Ces conventions représentent 16 388 travailleurs. Dans quelque 165 variables différentes analysées par l'équipe de Travail Canada, trois se rapportent à la santé et à la sécurité du travail.

Le tableau 23 présente le nombre de conventions contenant ou non des dispositions relatives à la santé et la sécurité pour chacune des variables analysées.

Des 141 conventions analysées, 55,3% contiennent une clause concernant les équipements de sécurité. C'est, par ailleurs, dans près de 77% de ces conventions que l'équipement de sécurité est fourni à l'employé sans aucun frais. Dans les 78 conventions prévoyant une disposition en regard de l'équipement de sécurité, seulement 15 précisent que le travailleur doit débourser certains frais à ce sujet.

La variable sécurité industrielle indique la présence d'un programme de sécurité, d'un comité de sécurité ou des deux à la fois dans l'entreprise. A cet égard, 75 conventions prévoient l'élaboration d'un programme de sécurité et 23 prévoient à la fois l'établissement d'un programme de sécurité et d'un comité de sécurité. Seulement

TABLEAU 23

SECTEUR TRANSPORT ET ENTREPOSAGE
NOMBRE DE CONVENTIONS COLLECTIVES DE JURIDICTION FÉDÉRALE
AVEC OU SANS CLAUSES SPÉCIFIQUES
SUR LA SANTÉ ET LA SÉCURITÉ
(QUÉBEC, 1984)

Clauses	Avec	Sans	Total
Équipement de sécurité	78 (55,3%)	63 (44,7%)	141
Sécurité industrielle	107 (75,9%)	34 (24,1%)	141
Indemnités d'accidents du travail	36 (25,5%)	105 (74,5%)	141

Source : Ministère du Travail du Canada, Service d'information sur les relations industrielles, juin 1984.

neuf conventions mentionnent uniquement la présence d'un comité de sécurité.

Peu de conventions contiennent une clause relative à l'indemnisation suite à un accident de travail. C'est en effet dans 36 conventions, soit dans 25,4% des cas, qu'une telle clause est inscrite dans les conventions collectives. Ainsi, à ce propos, 28 conventions mentionnent qu'une indemnité est versée par l'employeur pendant que la réclamation de l'accidenté est étudiée par la CSST. Par ailleurs, sept conventions collectives prévoient que l'indemnité versée par l'employeur est égale à la différence entre les indemnités des accidents de travail et le salaire régulier.

AUTRES INTERVENANTS PROPRES AU SECTEUR

Outre les associations syndicales et patronales, il y a d'autres intervenants propres au secteur, tels l'association sectorielle paritaire, les écoles de formation, les comités paritaires, etc. Dans le secteur, il existe trois comités paritaires ainsi qu'une association sectorielle paritaire.

L'ASSOCIATION SECTORIELLE PARITAIRE - TRANSPORT ET ENTREPOSAGE

Rappelons que la Loi sur la santé et la sécurité du travail prévoit la création d'une association sectorielle paritaire par secteur d'activités économiques. La formation de telles associations n'est toutefois pas obligatoire; elle repose sur la volonté des associations patronales et des associations syndicales du secteur.

L'association sectorielle a pour objet de fournir aux employeurs et aux travailleurs du secteur qu'elle représente des services de formation, d'information, de recherche et de conseil. Dans ce cadre

général, le conseil d'administration détermine les priorités et les stratégies d'intervention auprès des employeurs et des travailleurs du secteur.

C'est suite à un accord intervenu le 9 septembre 1981 entre les associations patronales et syndicales du secteur que les démarches nécessaires à la création d'une association sectorielle paritaire ont été entreprises. Ces efforts communs se sont concrétisés lors de l'assemblée générale de fondation de cette association tenue le 18 février 1983.

Les associations membres sont, pour la partie patronale: l'Association du camionnage du Québec, l'Association des entrepreneurs en services sanitaires du Québec, l'Association des propriétaires d'autobus du Québec, l'Association des rouliers publics du Québec et l'Association du transport d'écoliers du Québec. La partie syndicale d'autre part, se compose du Syndicat des Métallos, des Teamsters et de l'Union des employés de commerce (TUAC). Chacune de ces associations est représentée au sein du conseil d'administration.

En 1983, l'Association a procédé, entre autres choses, à sa structuration. Une équipe de permanents dans chacun des services de l'assistance technique, de l'information et de la recherche travaille à la réalisation de la programmation annuelle. Les principaux programmes réalisés en 1983 sont présentés au chapitre 8.

LES COMITÉS PARITAIRES

Depuis 1934, il existe au Québec un régime facultatif d'extension juridique des conventions collectives. Ainsi, le gouvernement peut décréter qu'une convention collective signée privément devient obligatoire, du moins dans certaines de ces clauses pour tous les sala-

riés et tous les employeurs d'une industrie, d'un métier, d'un commerce ou d'une profession dans une région déterminée.[20]

Après l'adoption du décret, les parties contractantes doivent établir un comité paritaire constitué en nombre égal de représentants patronaux et syndicaux. Le mandat premier du comité est de surveiller l'application des dispositions contenues dans l'arrêté en conseil et d'en assurer l'observation. Le comité peut aussi instituer des poursuites pénales dans les cas d'infractions au décret.

Dans le secteur du transport et de l'entreposage, on retrouve l'application de trois décrets: celui sur l'industrie du camionnage de la région de Montréal, celui sur l'industrie du camionnage de la région de Québec et celui sur l'enlèvement des déchets solides de la région de Montréal.

Le comité paritaire de l'industrie du camionnage de la région de Montréal existe depuis 1948. Il est formé actuellement de quatre représentants de l'Association du camionnage du Québec et de quatre représentants de l'Union des employés de transport section locale 931 (Teamsters).[21]

Ce décret s'applique au transport effectué par véhicule automobile pour autrui et moyennant rémunération au chargement ou au déchargement du véhicule automobile. Ainsi, il s'applique à toute entreprise qui a sa place d'affaire ou qui exerce une activité dans le champ d'application territorial.

---

20 G. Hébert, Note liminaire sur la nature et l'histoire de la Loi de la convention collective dans Mémoire sur la Loi de la convention collective soumis au Conseil supérieur du travail par Association professionnelle des industries, Montréal, Édition Beliarmin, 1964, 133 p.

21 Information transmise par le secrétaire du comité paritaire.

En 1984, ce décret couvre approximativement 325 employeurs et 3 000 travailleurs du secteur et quelque 200 artisans.

Ce décret ne contient aucune clause relative à la santé et à la sécurité du travail à l'exception d'une clause stipulant que "le salarié qui subit un accident au cours de son travail ne subit aucune perte de salaire le jour de l'accident pour le temps perdu par suite de cet accident, à moins que la Commission de la santé et de la sécurité du travail ne l'indemnise pour ce jour conformément à la Loi sur la santé et la sécurité du travail."[22]

Le comité paritaire du camionnage de la région de Québec a été créé en 1954. Les parties contractantes au décret sont, d'une part, l'Association du camionnage du Québec et l'Association des entrepreneurs en services sanitaires du Québec et, d'autre part, les Teamsters du Québec, section locale 69. Le comité est formé de huit membres: trois sont désignés par l'Association du camionnage du Québec, un par l'Association des entrepreneurs en services sanitaires et quatre représentent la section locale 69 des Teamsters.

Depuis 1983, le transport des déchets est inclus dans la juridiction du décret. Ainsi, la partie I du décret s'applique au transport général de la région de Québec et la partie II s'applique aux boueurs de la région de Québec, des districts électoraux environnants et du Saguenay--Lac-Saint-Jean.

De plus, les entreprises de la région de Québec, du Saguenay--Lac-Saint-Jean et des districts électoraux de Bellechasse, Charlevoix, Lotbinière, Montmagny, l'Islet et Portneuf dont l'activité principale est le ramassage, le transport ou le déchargement des déchets

---

22 Décret sur l'industrie du camionnage de la région de Montréal, RRQ 1981, C-D-2-R-6, art. 9.05.

solides pour autrui sont aussi visées par ce décret.

En 1984, le décret s'applique à environ 266 employeurs effectuant du transport général et représentant quelque 1 135 travailleurs. La partie II couvre 74 employeurs du secteur du transport de déchets et quelque 253 salariés. De plus, 328 artisans effectuant du transport général sont aussi concernés par l'application de ce décret.

Le décret ne comprend aucune clause relative à la santé et à la sécurité du travail.

Le comité paritaire des boueurs de la région de Montréal fonctionne depuis le 17 septembre 1980. Le décret relatif à l'enlèvement des déchets solides de la région de Montréal s'applique aux entreprises et à leurs salariés effectuant le ramassage, le transport ou le déchargement des déchets solides pour autrui. Le décret ne s'applique cependant pas aux salariés des municipalités ainsi qu'aux entreprises qui font effectuer de telles activités par leurs propres salariés.

Le champ territorial visé est l'Ile de Montréal et le territoire situé à moins de 50 kilomètres des limites de l'Ile de Montréal.

Aucune clause relative à la santé et à la sécurité du travail n'est comprise dans ce décret.

En 1982, le décret s'appliquait à 119 employeurs représentant 1 595 salariés.

Les parties contractantes au décret sont, pour la partie patronale, l'Association des entrepreneurs en services sanitaires du Québec et l'Association patronale des boueurs de Montréal et, pour la partie syndicale, la section locale 106 des Teamsters et le Syndicat des vidangeurs de la Rive-sud.

AUTRES INTERVENANTS

D'autres organismes interviennent également dans le secteur. Les principaux sont la Commission de la santé et de la sécurité du travail du Québec, les départements de santé communautaire, l'Institut de recherche en santé et en sécurité du travail, l'Association paritaire de prévention en santé et sécurité du travail et le Centre patronal de santé et de sécurité du travail du Québec. Après un bref historique, nous définirons leur rôle, leur structure et leur fonctionnement. Nous renvoyons le lecteur au chapitre 8 pour une description plus détaillée des programmes et des services qu'offrent ces organismes.

COMMISSION DE LA SANTÉ ET DE LA SÉCURITÉ DU TRAVAIL (CSST)

La Commission de la santé et de la sécurité du travail du Québec est née le 31 mars 1980 lors de la proclamation du chapitre 9 de ladite loi. La Commission se substitue dès lors à la Commission des accidents du travail qui avait été créée en 1931, elle en assume les pouvoirs et obligations, et en acquiert également les droits. Cette dernière était chargée d'indemniser les travailleurs accidentés et de gérer un fonds d'indemnisation auquel doivent contribuer les employeurs.

Outre les responsabilités susmentionnées, l'État délègue à la nouvelle Commission le mandat d'administrer un régime de santé et de sécurité du travail.

Le Conseil d'administration de la CSST est paritaire. Il est composé de sept représentants des travailleurs, de sept représentants des employeurs et d'un président. Il a pour fonction d'approuver les objectifs, les politiques, les programmes et les priorités de la Commission. Il ratifie les protocoles d'entente, révise les règles

qui déterminent le versement des subventions, étudie et approuve le budget de la CSST, les taux de cotisation des employeurs, etc. L'administration et la direction de la Commission reviennent, en vertu de la loi, au président qui assume donc également les fonctions de directeur général.

Le Comité administratif se compose du président, d'un représentant des travailleurs et d'un représentant des employeurs, tous deux désignés par leurs pairs au sein du Conseil d'administration et choisis parmi eux.

Le Comité a pour fonction d'assurer une prise de décision rapide sur les questions soumises par le Conseil d'administration, tout en respectant le principe de la parité.

Au besoin, des comités peuvent être formés pour examiner et analyser certains projets de règlement, de politique ou de programme. Ces comités, dits consultatifs ad hoc, sont constitués de six membres. Chacune des parties en choisit trois dont au moins un membre du Conseil d'administration. Les comités doivent être présidés par un vice-président de la Commission.

En vertu du Règlement de régie interne de la Commission entré en vigueur en 1981, le président-directeur général, les vice-présidents et le secrétaire de l'organisme forment le comité de direction. Celui-ci est chargé de mettre en oeuvre les décisions du Conseil d'administration, de proposer des orientations pour la Commission et de régler les questions courantes de gestion.

La CSST est composée de trois grandes directions:

- La Direction de la prévention-inspection est responsable de l'élaboration et de l'implantation des programmes de santé et de sécurité, des contrats types avec les centres hospitaliers et des projets de réglementation en matière de prévention des lésions

professionnelles. Elle élabore également des programmes d'information et de formation à l'intention des travailleurs et des employeurs en matière de santé et de sécurité. Elle assiste les associations sectorielles paritaires dans leur formation, leur développement et leur fonctionnement. Elle élabore des programmes d'inspection et détermine les normes et techniques d'inspection. De plus, elle exerce une fonction de soutien technique et scientifique aux intervenants et joue un rôle important concernant certaines procédures de révision prévues par la loi.

L'intégration de la prévention et de l'inspection, vise à favoriser l'application de la Loi sur la santé et la sécurité du travail. L'entrée en vigueur des articles de la loi portant sur le programme de prévention propre à l'établissement, le comité de santé et de sécurité et le représentant à la prévention, devrait en effet entraîner à court terme une réduction des interventions traditionnelles en inspection et renforcer plutôt le caractère préventif de celles-ci.

- La Direction de la réparation élabore les programmes et procédures visant à assurer l'indemnisation, l'assistance médicale et la réadaptation des victimes d'accidents du travail, de maladies professionnelles, d'actes criminels ou de lésions consécutives à des actes de civisme. Elle planifie, coordonne et contrôle les activités de réparation réalisées au sein des services régionaux de réparation.
- La Direction de l'administration est chargée de l'élaboration, de l'implantation et du contrôle des programmes nécessaires au bon fonctionnement administratif de la Commission, notamment en matière de financement, de systèmes informatiques, de ressources humaines, de services auxiliaires, de programmation budgétaire et d'information de gestion. Elle planifie, coordonne et gère la perception des cotisations des employeurs.

En plus des trois grandes directions, il existe 12 directions régionales desquelles relèvent directement des services de prévention-

inspection et de réparation.

Ces directions ont la responsabilité sur le territoire de leur région d'appliquer les programmes de la Commission et d'assurer les services destinés aux diverses clientèles.

DÉPARTEMENTS DE SANTÉ COMMUNAUTAIRE (CH-DSC)[23]

Les départements de santé communautaire sont des organismes nés de la réforme du secteur de la santé. Apparus en 1973, ils ont été créés en vertu des règlements de la Loi sur les services de santé et les services sociaux L.R.Q., 1977, c. S-5 et modifications; ils intègrent le modèle de la santé communautaire dans la structure de la santé.

Ils fonctionnent comme tous les autres départements d'hôpitaux et sont dirigés par des chefs nommés par le conseil d'administration et membres du Conseil des médecins et dentistes. Depuis 1975, en vertu de la Loi des établissements industriels et commerciaux, les chefs des départements de santé communautaire (CH-DSC) sont nommés médecins hygiénistes pour surveiller, sous la direction du ministre des Affaires sociales, les conditions de salubrité des établissements industriels et commerciaux et l'observation des règlements sanitaires adoptés par le gouvernement.

Toutefois, ce n'est qu'à partir de 1977 qu'ils bénéficient de l'apport d'un personnel spécialement affecté à la médecine du travail. Cette année-là, en effet, et au cours des années 1978 et 1979, des postes de coordonnateur en santé au travail et de médecin audiologiste sont accordés aux départements de santé communautaire par le

---

23 A. Devost, L'Imprimerie au Québec, CSST, 1982.

ministère des Affaires sociales pour assister les chefs de département de santé communautaire dans leurs responsabilités auprès des travailleurs.

Établis dans 32 hôpitaux généraux du Québec, les CH-DSC ont pour mission d'assurer les services nécessaires à la mise en application des programmes de santé au travail sur les territoires qu'ils desservent.

Les diverses tâches des CH-DSC se regroupent autour des trois grandes fonctions de santé publique, à savoir: l'identification des problèmes prioritaires de la santé au travail, la coordination des ressources pour permettre la réalisation des programmes de santé au travail et enfin, l'évaluation de l'efficacité de ces programmes de santé.

L'article 127 de la Loi sur la santé et la sécurité du travail définit les fonctions du chef du CH-DSC. Nous reproduisons ici le libellé de cet article:

"Le chef du département de santé communautaire est responsable de la mise en application sur le territoire qu'il dessert des contrats visés dans les articles 109 et 116. Il doit notamment:

- voir à l'application des programmes de santé spécifiques aux établissements;
- collaborer avec le comité d'examen des titres du Conseil des médecins et dentistes et avec le conseil d'administration du centre hospitalier pour l'étude des candidatures des médecins désirant oeuvrer dans le domaine de la médecine du travail conformément à la présente loi et à ses règlements et à la loi sur les services de santé et les services sociaux et à ses règlements;
- coordonner l'utilisation des ressources du territoire pour faire effectuer les examens, analyses et expertises nécessaires à la réalisation des programmes de santé;

- colliger les données sur l'état de santé des travailleurs et sur les risques pour la santé auxquels ils sont exposés;
- s'assurer de la conservation du dossier médical d'un travailleur pendant une période d'au moins vingt ans après la fin de l'emploi du travailleur ou quarante ans après le début de l'emploi, selon la plus longue durée;
- effectuer des études épidémiologiques;
- évaluer les programmes de santé spécifiques aux établissements et faire les recommandations appropriées à la Commission, aux médecins responsables et aux comités de santé et de sécurité concernés;
- transmettre à la Comission les données statistiques sur l'état de santé des travailleurs et tout renseignement qu'elle peut exiger conformément à la présente loi ou à ses règlements.
- visiter les établissements du territoire et prendre connaissance des renseignements nécessaires à la réalisation de ses fonctions."

INSTITUT DE RECHERCHE EN SANTÉ ET EN SÉCURITÉ DU TRAVAIL (IRSST)[24]

La mission de l'Institut est de contribuer, par la recherche, à ce qui est l'objet fondamental de la Loi sur la santé et la sécurité du travail, soit l'identification et surtout "l'élimination à la source même des dangers pour la santé, la sécurité et l'intégrité physique des travailleurs", quelle que soit la nature des facteurs en cause, qu'ils soient d'ordre physique, biologique, chimique ou psychosocial.

Dans le cadre de sa mission, les objectifs généraux de l'Institut sont les suivants:
- effectuer ou faire effectuer des recherches dans les domaines jugés prioritaires;

---

24 IRSST, Rapport annuel 1981.

- favoriser, par des entreprises conjointes et des programmes spécifiques, le développement de la recherche en santé et en sécurité du travail dans ses unités ou les autres organismes de recherche;
- contribuer à la formation de chercheurs en santé et en sécurité du travail, par l'octroi de bourses et le soutien aux programmes de recherche des universités,
- rendre disponibles les services spécialisés de laboratoire pour répondre à des besoins d'analyse et d'expertise nécessaires à la réalisation des mandats d'inspection et de prévention assumés par la Commission de la santé et de la sécurité du travail et par d'autres intervenants.

"Formellement autonome, l'Institut est cependant très intimement lié. sur un plan fonctionnel, à la Commission de la santé et de la sécurité du travail".[25] Son conseil d'administration, duquel dépend le directeur général, ainsi que son comité administratif sont composés des mêmes personnes que ceux de la Commission de la santé et de la sécurité du travail.

Le Conseil scientifique de l'IRSST a été institué à titre d'organe consultatif auprès de la direction générale de l'Institut et, par l'intermédiaire de cette dernière, auprès du conseil d'administration.

Son avis est sollicité notamment quant à la pertinence, au degré de priorité et à la qualité scientifique de tout programme ou projet qui apparaît au budget de l'Institut, qu'il s'agisse d'une initiative interne ou d'une proposition soumise par un autre organisme de recherche. L'évaluation de la qualité scientifique des programmes et des projets est confiée à des comités de pairs, formés en collaboration avec le Fonds de la recherche en santé du Québec lorsque ces programmes ou projets relèvent du domaine des sciences de la

---

25 IRSST, Rapport annuel 1981, p. 5.

santé. Le Conseil scientifique doit, en outre, être consulté à propos de la politique scientifique de l'Institut, des orientations générales de la recherche et de la détermination des priorités de la recherche en santé et en sécurité du travail au Québec, de la programmation budgétaire de l'Institut, ainsi que des politiques relatives à ses services de laboratoire, à la diffusion et à la vulgarisation des travaux et des résultats de recherche.

Pour former le Comité des priorités, le conseil d'administration désigne trois des membres représentant respectivement la partie patronale, la partie syndicale et le milieu scientifique.

Siégeant sous la présidence du directeur général de l'Institut, ce comité a le mandat de préparer, à l'intention du conseil d'administration, des recommandations de nature à éclairer ses avis relatifs à la politique de recherche de l'Institut.

L'équipe de soutien à la recherche est constituée de professionnels de diverses disciplines telles que la démographie, la biologie, la méthodologie, la médecine, l'informatique et la statistique.

La mission de l'équipe de soutien à la recherche est de rassembler les éléments nécessaires à l'identification des besoins de recherche et à la détermination des priorités.

Les laboratoires ont comme mission d'offrir de nombreux services, d'assurer le développement relié à ces services et, finalement, de créer une banque d'expertises hautement spécialisées.

Dans le but de réaliser ces objectifs et d'optimiser l'organisation interne des ressources, trois secteurs ont été prévus:

- hygiène toxicologie;
- soutien analytique;
- sécurité du travail et ingénierie.

Le secteur hygiène toxicologie s'occupe de l'ensemble des activités d'analyse dans les domaines de l'hygiène et de la toxicologie industrielles.

Le secteur soutien analytique a pour mission de fournir tout le soutien analytique nécessaire aux différents intervenants de la Commission afin d'assurer leur autonomie d'action et une meilleure qualité de leurs interventions. Ainsi, des services d'évaluation, d'étalonnage, d'entretien et de réparation d'instruments de mesure couramment utilisés dans l'évaluation du milieu de travail sont offerts.

ASSOCIATION PARITAIRE DE PRÉVENTION EN SANTÉ ET SÉCURITÉ DU TRAVAIL DU QUÉBEC (APPSST)

Le 19 juin 1980, la CSST prend en charge l'Association de prévention des accidents industriels (APAI). Cette dernière existe depuis 1931 et offre à ses membres (des employeurs) des services en formation, en information, en hygiène industrielle et en prévention.

Comme la Loi sur la santé et la sécurité du travail établit de nouveaux mécanismes de participation des travailleurs et de leurs associations, le Conseil d'administration de la CSST décide de donner à l'APAI une orientation susceptible de rencontrer les objectifs de la loi. L'APAI est donc transformée en une association paritaire, soit l'Association paritaire de prévention en santé et sécurité du travail du Québec. L'APPSST obtient sa charte en janvier 1981 et, le 6 avril de la même année, elle tient sa première assemblée générale. Dix administrateurs sont désignés, dont cinq représentants patronaux et cinq représentants syndicaux.

L'objectif général que devrait atteindre l'APPSST est l'établissement du paritarisme dans 32 secteurs d'activités afin d'assurer la prise en charge par les travailleurs et les employeurs des facteurs

qui assurent la santé et la sécurité dans le milieu de travail. Les services de l'APPSST étaient offerts à tous les organismes qui acceptaient de fonctionner de façon paritaire et dont le secteur n'était pas représenté par une association sectorielle.

En 1984, l'APPSST se restructure et se donne comme objectif général d'offrir aux établissements, par l'intermédiaire des associations sectorielles lorsque celles-ci existent, des services d'aide technique à l'identification et à la solution des problèmes d'hygiène du travail. Elle assume le prêt de documents audio-visuels à tous les établissements qui en font la demande.

Le conseil d'administration est constitué de cinq membres patronaux nommés par le Conseil du patronat du Québec et de cinq membres syndicaux dont trois sont nommés par la FTQ et deux par la CSD.

CENTRE PATRONAL DE SANTÉ ET DE SÉCURITÉ DU TRAVAIL DU QUÉBEC[26]

Mis sur pied en mai 1983, le Centre patronal de santé et de sécurité du travail du Québec est composé d'associations patronales, de fédérations d'associations patronales, de regroupements d'associations patronales, d'associations d'affaires et d'entreprises intéressées à coordonner leurs objectifs en matière de santé et de sécurité du travail.

Le Centre patronal a pour but de promouvoir, auprès des employeurs

---

26 Centre patronal de santé et de sécurité du travail du Québec, Règlement général, Montréal, 1983.

Centre patronal de santé et de sécurité du travail du Québec, Résumé des orientations du Centre patronal de santé et de sécurité du travail du Québec à l'intention de la CSST, Montréal, novembre 1983.

et de leurs représentants, la santé et la sécurité du travail, entre autres par les moyens suivants:

- services techniques: agir comme organisme-ressource en matière d'information et de formation en santé et en sécurité du travail;
- coordonner les ressources actuelles des associations et des entreprises en matière de formation et d'information en santé et en sécurité du travail;
- constituer un centre de données;
- coordonner les travaux des parties patronales des associations sectorielles et leur fournir l'appui technique nécessaire.

Le Centre patronal compte trois catégories de membres:

- membres réguliers: des associations patronales ou d'affaires verticales, des fédérations ou des regroupements d'associations patronales ou d'affaires verticales qui délèguent au Centre patronal l'exercice de leur droit à toute subvention de la CSST en vertu de l'article 104 de la Loi sur la santé et la sécurité du travail;
- membres affiliés: des associations patronales ou d'affaires horizontales, des fédérations ou des regroupements d'associations patronales ou d'affaires horizontales;
- membres associés: des entreprises.

En 1983, 25 associations verticales, cinq associations horizontales et 12 entreprises constituaient les membres réguliers affiliés et associés du Centre.

Le Conseil d'administration est composé de 15 membres dont 10 représentant les membres réguliers, trois les membres affiliés et les membres associés ainsi qu'un délégué officiel nommé par le Conseil du patronat du Québec.

Le Centre se finance principalement grâce aux subventions que les membres obtiennent de la CSST en se prévalant de l'article 104 de la Loi sur la santé et la sécurité du travail.

La clientèle est constituée des associations d'employeurs et des entreprises qui en sont membres ainsi que des parties patronales des associations sectorielles paritaires et des comités de santé et de sécurité lorsque ces derniers existent.

BIBLIOGRAPHIE

Association canadienne du contrôle du trafic aérien, Bulletin de l'ACCTA, février 1984.

Association des employeurs maritimes, Rapport annuel 1982.

Association des propriétaires d'autobus du Québec, Brochure d'information.

BÉLANGER, J. et J. BOIVIN, Histoire du syndicalisme au Canada, textes chosis, Québec, Département de relations industrielles, Université Laval, 1976.

Centrale des syndicats démocratiques, La base des mouvements syndicalistes québécois: des milieux de travail à réinventer ensemble, Montréal, CSD, 1982.

_____, "La CSD, ses structures" in La CSD passe-partout, Montréal, mai 1982.

Centre patronal de santé et de sécurité du travail du Québec, Règlement général, Montréal, 1983.

_____, Résumé des orientations du Centre patronal de santé et de sécurité du travail du Québec à l'intention de la CSST, Montréal, novembre 1983.

Commission de la santé et de la sécurité du travail, Rapports annuels 1980 à 1983, Montréal.

Conseil du patronat du Québec, Répertoire des associations patronales québécoises, Montréal, 1982.

CSN-CEQ, Histoire du mouvement ouvrier au Québec (1825-1976), Montréal, CSN-CEQ, 1979.

DELORME, F. et G. LASSONDE, Aspects de la réalité syndicale québécoise 1976, Direction générale de la recherche, ministère du Travail et de la Main-d'oeuvre, juillet 1979.

DELORME, F. et D. VEILLEUX, Les syndicats indépendants du Québec: un aperçu de leur situation, Québec, Centre de recherche et de statistiques sur le marché du travail, ministère du Travail et de la Main-d'oeuvre, avril 1980.

DEVOST, A., L'Imprimerie au Québec, Montréal, CSST, 1982.

Fraternité internationale des camionneurs, Teamsters All, Pictorial Highlights in our History, Washington, 1976.

GÉRIN-LAJOIE, Jean, Les Métallos 1936-1981, Boréal Express, Montréal, 1982.

Gouvernement du Québec, Livre Blanc sur la réforme du système de transport des écoliers au Québec, Ministère des Transports, octobre 1981.

GUAY, R. et P. MORIN, L'Association des industries forestières du Québec, Université Laval, 1984.

HARVEY, F. (éd.), Le mouvement ouvrier au Québec, Montréal, Boréal Express, 1980.

HÉBERT, Gérard, Note liminaire sur la nature et l'histoire de la convention collective dans Mémoire sur la Loi de la convention collective soumis au Conseil supérieur du Travail par Association professionnelle des industriels, Montréal, Ed. Bellarmin, 1964.

Institut de recherche sur la santé et la sécurité du travail, Rapport annuel 1982, Montréal.

ROUILLARD, J., Histoire de la CSN - 1921-1981, Montréal, Boréal Express / CSN, 1981.

ROUILLARD, J., Les syndicats nationaux au Québec de 1900 à 1930, Québec, Presses de l'Université Laval, 1979.

TREMBLAY, L.M., Le syndicalisme québécois, idéologie de la CSN et de la FTQ 1940-1970, Montréal, Presses de l'Université de Montréal, 1972.

TURPIN, Carmen, L'Histoire du local 375 de l'Association internationale des débardeurs, Université de Montréal, 1983.

DEUXIÈME PARTIE

LES RISQUES POUR LA SANTÉ ET LA SÉCURITÉ

Dans la deuxième partie de la présente monographie, nous étudierons le secteur transport et entreposage au Québec sur le plan spécifique des lésions professionnelles et des risques pour la santé et la sécurité du travail.

Ainsi, au chapitre 5, nous analyserons, à partir des plus récentes données statistiques, les catégories et les types de lésions professionnelles associées au secteur, la fréquence et la gravité des accidents du travail et des maladies professionnelles qui se produisent dans ce secteur ainsi que les coûts reliés à ces accidents et maladies.

Puis, au chapitre 6, nous verrons les principaux procédés utilisés dans le secteur de même que les risques pour la santé et la sécurité associés à ces procédés.

CHAPITRE 5: LES LÉSIONS PROFESSIONNELLES ET LEURS COÛTS

Recherche et rédaction: Richard Bélisle, CSST
Christiane Jobin, CSST

Le but du présent chapitre est de tracer un portrait statistique des lésions professionnelles et des retraits préventifs ainsi que des aspects relatifs à leur indemnisation. La cueillette de ces données s'inscrit dans le cadre de l'application de la Loi des accidents de travail et des programmes d'indemnisation de la direction générale de la réparation de la Commission de la santé et de la sécurité du travail.

Tel que mentionné à l'avant-propos, ce chapitre est divisé en deux parties. La première présente le portrait statistique du secteur Transport et entreposage, tel qu'il est défini dans le chapitre 1, selon la classification des activités économiques du Québec (version 1984): c'est la définition retenue par la CSST dans son identification de ce secteur prioritaire. La deuxième partie présente le même portrait selon la définition du secteur utilisé par l'association sectorielle paritaire du transport et de l'entreposage.

PREMIÈRE PARTIE

LE SECTEUR PRIORITAIRE TRANSPORT ET ENTREPOSAGE AU QUÉBEC

INTRODUCTION

Avant de présenter les statistiques, il convient d'établir la correspondance entre les sous-secteurs du secteur "Transport et entreposage" d'après la classification des activités économiques du Québec en 1984 (CAEQ) et les unités CSST du secteur prioritaire correspondant.

La Commission de la santé et de la sécurité du travail utilise pour ses fins propres une classification des industries, elles-mêmes divisées en unités. Ces unités sont des unités de classification des employeurs, et non des établissements, et regroupent ceux dont l'activité principale est sensiblement la même et qui ont en commun certains éléments comme les matières premières utilisées, les opérations, les produits finis, etc. Ces unités servent essentiellement à établir des indices de comparaison basés sur les dépenses reliées aux accidents et maladies professionnelles survenus chez les employeurs de ces unités au cours des cinq années précédentes, et en utilisant ces indices de comparaison, on établit les taux de cotisation payables par les employeurs.

Le point majeur de ces explications est que la CSST classe dans ses unités, selon leur activité économique dominante, des employeurs, qui peuvent, dans certains cas, oeuvrer dans plusieurs établissements. Si ces établissements exercent la même activité principale ou des activités connexes qui restent rattachées au même secteur industriel, les statistiques relatives à ce secteur restent cohérentes. Cependant, si des établissements exercent des activités

qui sont rattachées à un autre secteur industriel, il y aurait alors une surestimation des données spécifiques au secteur dans lequel est classifié l'employeur. En effet, à l'heure actuelle, on ne peut dans les statistiques disponibles faire ces distinctions.

Ces explications de contexte étant données, nous présentons dans la liste qui suit la correspondance entre les sous-secteurs du secteur Transport et entreposage et les unités qui leur sont reliées. Une analyse détaillée de cette liste montre, d'une part, que plusieurs unités CSST peuvent être rattachées à un même sous-secteur industriel: par exemple, les unités 50101, 50104, 50105 et 50106 sont en correspondance avec le sous-secteur 451 (Transports aériens).

D'autre part, une même unité peut être rattachée à plusieurs sous-secteurs. Par exemple, l'unité 52791 (Service d'entreposage, d'emballage ou d'empaquetage) se retrouve dans les sous-secteurs 459 (Autres services relatifs aux transports) et 479 (Autres services d'entreposage). Mais, il arrive aussi que des unités soient rattachées à la fois à un sous-secteur industriel du secteur Transport et entreposage et à un sous-secteur industriel d'un autre secteur: par exemple, l'unité 77211 (Entreprise de location ou d'exploitation de bureaux ou d'immeubles; gare d'autobus) est à la fois rattachée aux sous-secteurs 761 (Agences d'assurances et agences immobilières) et 457 (Transports en commun).

Ces problèmes de correspondance multiple entre les unités et les sous-secteurs industriels rendent impossible la présentation des données par sous-secteurs, tels qu'ils sont définis dans la classification des activités économiques (version 1984). C'est pourquoi les statistiques ne seront présentées que par unités CSST, celles-ci étant les seules disponibles. De plus, le lecteur ne doit pas oublier que certaines unités (identifiées par un astérisque) ne concernent que partiellement le secteur Transport et entreposage. Dans de telles unités, puisqu'il n'est pas possible de distinguer

la partie spécifique à un sous-secteur du secteur Transport et entreposage, les données présentées sont relatives à l'ensemble de l'unité en cause et surestiment donc le portrait des fréquences et des coûts des lésions professionnelles spécifiques au secteur.

La liste comparative qui suit montre la correspondance entre les codes de sous-secteurs (classification des activités économiques du Québec - CAEQ) et les codes d'unité (CSST).

CORRESPONDANCE ENTRE LA CLASSIFICATION
DES ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES DU QUÉBEC
ET LES UNITÉS CSST
TRANSPORT ET ENTREPOSAGE

Codes de sous-secteurs (CAEQ)		Codes d'unités (CSST)	
451	Transports aériens	50101	Service aérien d'entreprise étrangère
		50104	Service aérien commercial à horaire fixe
		50105	Service aérien exploité au moyen d'aéronefs à voilure tournante (hélicoptères)
		50106	Service aérien spécialisé dans l'épandage, la dispersion de produits et l'extinction des incendies au moyen d'aéronefs à voilure fixe
452	Services relatifs aux transports aériens	50107	Service aérien non mentionné dans les autres unités
453	Transports et services ferroviaires	50331	Entretien de voies ferrées; nettoyage de wagons; chargement de wagons; service d'arrimage de marchandises
		50332	Transport ferroviaire de passagers
		50333	Transport ferroviaire de marchandises
454	Transports par eau	50411	Entreprise de transport maritime de marchandises exerçant au Québec seulement
		50412	Entreprise de transport maritime de passagers exerçant au Québec seulement

Codes de sous-secteurs (CAEQ)		Codes d'unités (CSST)	
		50413	Entreprise étrangère de transport maritime de marchandises diverses
		50414	Entreprise étrangère de transport maritime de marchandises en vrac
		50415	Touage, renflouage, amarrage de bateaux
		50416	Entreprise étrangère de transport maritime de passagers
		50417	Entreprise canadienne de transport maritime interprovincial ou international de marchandises diverses
		50418	Entreprise canadienne de transport maritime interprovincial ou international de marchandises en vrac
		50419	Entreprise canadienne de transport maritime interprovinaicl ou international de passagers
455	Services relatifs aux transports	50415	Touage, renflouage, amarrage de bateaux
		50511	Agence maritime
		50551	Chargement ou déchargement de bateaux
		50591	Entreprise de pilotage maritime
456	Camionnage	*03102	Coupe du bois avec camionnage; chargement avec camionnage des grumes ou des billes de bois

* Cette unité n'appartient que partiellement au secteur.

Codes de sous-secteurs (CAEQ)	Codes d'unités (CSST)	
	50601	Déménagement de meubles; transport d'appareils électroniques
	50701	Camionnage en vrac
	50702	Transport en camion-citerne de marchandises non dangereuses
	50704	Transport général local ou longue distance; transport de matières grasses, de viandes impropres à la consommation humaine ou de peaux vertes
	50706	Transport d'animaux
	50707	Transport d'explosifs, transport de produits corrosifs, toxiques ou inflammables; transport de produits pétroliers
	50708	Transport en fardier ou autre transport hors normes
	50709	Transport par remorquage
	50710	Transport de véhicules automobiles
	*52791	Service d'entreposage, d'emballage ou d'empaquetage
**457 Transports en commun	50903	Transport de passagers en autobus, y compris la réparation et l'entretien des véhicules
	50904	Transport de passagers en autobus

---

* Cette unité n'appartient que partiellement au secteur

** Ce sous-secteur inclut le transport scolaire. Référence annexe A.

Codes de sous-secteurs (CAEQ)		Codes d'unités (CSST)	
		50905	Commission de transport; corporation municipale ou intermunicipale de transport
		51201	Transport de passagers en taxis
		*77211	Entreprise de location ou d'exploitation de bureaux ou d'immeubles; gare d'autobus
458	Autres transports	*62991	Vente aux enchères d'animaux; écurie de louage; centre d'équitation; exploitation de véhicules à traction animale
		*86952	Exploitation de centraux téléphoniques
		*42243	Location d'engins de construction avec conducteurs, entretien des routes
459	Autres services relatifs aux transports	51732	Agence d'expédition
		51733	Service d'inspection de marchandises
		*52791	Service d'entreposage, d'emballage ou d'empaquetage
461	Transports par pipelines	*57401	Exploitation de stations de distribution de gaz naturel, de vapeur ou d'eau, exploitation et entretien d'oléoducs ou de gazoducs
471	Silos à grain	*51731	Criblage, séchage, ensilage du grain
479	Autres services d'entreposage	*52791	Service d'entreposage, d'emballage ou d'empaquetage

* Cette unité n'appartient que partiellement au secteur.

Dans le but de faciliter la disposition des tableaux, nous avons préparé une liste des abréviations qui seront utilisées à la place du nom des unités CSST.

LISTE DES UNITÉS DU SECTEUR
TRANSPORT ET ENTREPOSAGE
ET DE LEUR ABRÉVIATION

CODE D'UNITÉ	NOM DE L'UNITÉ	ABRÉVIATION
03102	Coupe du bois avec camionnage; chargement avec camionnage des grumes ou des billes de bois	Chargement de billes
40611	Pose de revêtement routier, y compris l'exploitation d'une usine de fabrication d'asphalte	Revêtement routier
42243	Location d'engins de construction avec conducteurs, entretien des routes	Location d'engins
50101	Service aérien d'entreprise étrangère	Aérien-étranger
*50102	Transport aérien; service de rampes	Service aérien
**50331	Entretien de voies ferrées; nettoyage de wagons; chargement de wagons; service d'arrimage de marchandises	Entretien de wagons
50411	Entreprise de transport maritime de marchandises exerçant au Québec seulement	Maritime-Québec
*50412	Entreprise de transport matitime de passagers exerçant au Québec seulement	Maritime-passagers

---

* Les statistiques relatives aux unités 50104, 50105, 50106 et 50107 sont regroupées avec celles de l'unité 50102.

** Les statistiques relatives aux unités 50332 et 50333 sont regroupées avec celles de l'unité 50331.

CODE D'UNITÉ	NOM DE L'UNITÉ	ABRÉVIATION
50415	Touage, renflouage, amarrage de bateaux	Touage de bateaux
50511	Agence maritime	Agence maritime
50551	Chargement ou déchargement de bateaux	Chargement de bateaux
50591	Entreprise de pilotage maritime	Pilotage maritime
50601	Déménagement	Déménagement
50701	Camionnage en vrac	Camionnage en vrac
50702	Transport en camion-citerne de marchandises dangereuses	Camion-citerne
50703	Transport général local: transport de matières grasses, de viandes impropres à la consommation humaine ou de peaux vertes	Transport local
50706	Transport d'animaux	Transport d'animaux
50707	Transport d'explosifs: transport de produits corrosifs, toxiques ou inflammables; transport de produits pétroliers	Transport d'explosifs
*50708	Transport en fardier ou autre transport hors normes	Transport en fardier

* Les statistiques relatives aux unités 50413, 50414, 50416, 50417, 50418 et 50419 sont regroupées avec celles de l'unité 50412.

LISTE DES UNITÉS DU SECTEUR
TRANSPORT ET ENTREPOSAGE
ET DE LEUR ABRÉVIATION

CODE D'UNITÉ	NOM DE L'UNITÉ	ABRÉVIATION
50710	Transport de véhicules automobiles	Transport d'autos
50903	Transport de passagers en autobus, y compris la réparation et l'entretien des véhicules	Autobus et réparation
50904	Transport de passagers en autobus	Transport par autobus
50905	Commission de transport; corporation municipale ou intermunicipale de transport	Transport-commission
51201	Transport de passagers en taxis	Taxis
51731	Criblage, séchage, ensilage du grain	Criblage du grain
51732	Agence d'expédition	Agence d'expédition
51733	Service d'inspection de marchandises	Service d'inspection
52791	Service d'entreposage, d'emballage ou d'empaquetage	Service d'entreposage
57401	Exploitation de stations de distribution de gaz naturel, de vapeur ou d'eau, exploitation et entretien d'oléoducs ou de gazoducs	Station-exploitation

---

* Les statistiques relatives à l'unité 50709 sont regroupées avec celles de l'unité 50708.

LISTE DES UNITÉS DU SECTEUR
TRANSPORT ET ENTREPOSAGE
ET DE LEUR ABRÉVIATION

CODE D'UNITÉ	NOM DE L'UNITÉ	ABRÉVIATION
62991	Vente aux enchères d'animaux; écurie de louage; centre d'équitation; exploitation de véhicules à traction animale	Centre d'équitation
77211	Entreprise de location ou d'exploitation de bureaux ou d'immeubles; gare d'autobus	Gare d'autobus
86952	Exploitation de centraux téléphoniques	Téléphonie
* -	Employeurs tenus de payer personnellement le coût des indemnités	Tenu personnellement

---

* Comme il n'existe pas d'unité pour les employeurs tenus de payer personnellement les indemnités, nous avons ajouté cette unité factice afin de fournir une image plus complète du secteur Transport et entreposage.

Afin de dresser un tableau complet de la situation, nous examinerons les statistiques suivantes:

- l'importance relative des unités du secteur;
- les lésions professionnelles selon la catégorie et l'unité;
- les lésions compensables;
- les cas d'incapacité permanente;
- les maladies professionnelles;
- les indicateurs des lésions professionnelles;
- le coût des lésions;
- les retraits préventifs de la travailleuse enceinte ou qui allaite.

IMPORTANCE RELATIVE DES UNITÉS DU SECTEUR

Le tableau 24 présente l'estimation du nombre d'employés dans le secteur Transport et entreposage pour les années 1980 à 1983. On dénombre en moyenne 63 531 employés répartis dans les trente-trois unités. Remarquons que les quatre unités Transport général local ou longue distance, Transport de passagers en autobus, y compris la réparation, Commission de transport et Gare d'autobus regroupent 54,6% des employés du secteur.

A l'inverse, les 20 unités ont moins de 2,0% des travailleurs chacune et ne regroupent que 16,4% de l'ensemble des travailleurs du secteur.

Il n'a pas été possible d'estimer le nombre de travailleurs à l'emploi des employeurs tenus de payer personnellement le coût des indemnités. Ainsi, afin de permettre la comparaison des statistiques entre les unités, les fréquences relatives établies dans les tableaux ne tiennent pas compte de l'unité factice "tenu personnellement".

TABLEAU 24

ESTIMATION DU NOMBRE D'EMPLOYÉS PAR UNITÉ DANS LE SECTEUR TRANSPORT ET ENTREPOSAGE (1980 à 1983)

Unité	Nombre total de 1980 à 1983	Moyenne annuelle des employés	Fréquence relative
			%
Chargement de billes (03102)	5 183	1 296	2,0
Revêtement routier (40611)	6 658	1 665	2,6
Location d'engins (42243)	5 598	1 400	2,2
Aérien-étrangers (50101)	4 006	1 001	1,6
Service aérien (50102)	9 592	2 398	3,8
Entretien de wagons (50331)	800	200	0,3
Maritime-Québec (50411)	1 172	293	0,5
Maritime-passagers (50412)	2 781	695	1,1
Touage de bateaux (50415)	854	213	0,3
Agence maritime (50511)	4 533	1 133	1,8
Chargement de bateaux (50551)	3 625	906	1,4
Pilotage maritime (50591)	272	68	0,1
Déménagement (50601)	4 432	1 108	1,7
Camionnage en vrac (50701)	12 637	3 159	5,0
Camion-citerne (50702)	3 433	858	1,4
Transport local (50703)	10 210	2 552	4,0
Transport général (50704)	43 323	10 831	17,0
Transport d'animaux (50706)	1 022	255	0,4
Transport d'explosifs (50707)	2 581	645	1,0
Transport en fardier (50708)	450	112	0,2
Transport d'autos (50710)	759	190	0,3
Autobus et réparation (50903)	22 186	5 547	8,7
Transport par autobus (50904)	8 588	2 147	3,4
Transport-commission (50905)	39 617	9 904	15,6
Taxis (51201)	1 782	446	0,7
Criblage du grain (51731)	1 534	384	0,6
Agence d'expédition (51732)	2 684	671	1,1
Service d'inspection (51733)	363	91	0,1
Service d'entreposage (52791)	9 482	2 371	3,7
Station-exploitation (57401)	5 796	1 449	2,3
Centre d'équitation (62991)	1 190	298	0,5
Gare d'autobus (77211)	33 708	8 427	13,3
Téléphonie (86952)	3 272	818	1,3
TOTAL	254 123	63 531	100,0

Le nombre d'employés a été établi à partir de la masse salariale assurable et du salaire annuel moyen des réclamants. Il mesure donc le nombre d'années-personnes dans le secteur.

Les données sur la masse salariale assurable et sur le salaire moyen des réclamants proviennent respectivement du fichier: EMPL-21B et RECL-19A des normes de financement de la C.S.S.T.

Le salaire maximum réel assurable était de 21 500$ en 1980, de 23 500$ en 1981, de 26 000$ en 1982 et de 29 000$ en 1983.

LES LÉSIONS PROFESSIONNELLES SELON LA CATÉGORIE ET L'UNITÉ

Le tableau 25 présente les diverses catégories de lésions professionnelles survenues dans le secteur Transport et entreposage.* De 1980 à 1983, ce secteur connaît 82 571 cas de lésions dont 34 522 cas, soit 41,8%, sont déclarés non compensables, c'est-à- dire accidents du travail sans interruption de travail ni incapacité permanente. On compte également 562 cas de maladies professionnelles sans interruption de travail ni incapacité permanente. Si l'on exclut ces cas non compensables, on obtient 47 487 cas de lésions compensables. Parmi ceux-ci, 44 729, soit 94,2% sont des incapacités temporaires, 2 415, soit 5,1% sont des incapacités permanentes, 106 sont des décès et 217, soit 0,5% sont des maladies professionnelles avec interruption de travail ou incapacité permanente.

Le tableau 26 montre le nombre de lésions professionnelles pour chacune des années de 1980 à 1983. On observe que le nombre des lésions diminue entre 1981 et 1982. Parallèlement, le nombre d'employés varie relativement peu au cours de la même période. Ainsi, chez les employeurs contribuant au fonds d'accident, le nombre de lésions par cent employés diminue de 26,5 à 23,7.

Le tableau 27 montre la répartition des lésions professionnelles par unité selon la catégorie dans le secteur Transport et entreposage.

Les employeurs qui sont tenus de payer personnellement les indemnités regroupent un cinquième des lésions compensables. Parmi les autres unités, la concentration des lésions s'observe dans le Transport général local ou longue distance (35,3%) et la Commission

---

* L'annexe A donne la définition des principaux termes utilisés en vertu de la Loi sur les accidents du travail.

TABLEAU 25

RÉPARTITION DES LÉSIONS PROFESSIONNELLES
(1980 à 1983)

Catégorie de lésion	Fréquence absolue	Fréquence relative	Fréquence relative des lésions compensables
		%	%
Accident non compensable	34 522	41,8	-
Incapacité temporaire	44 729	54,2	94,2
Incapacité permanente	2 415	2,9	5,1
Décès	106	0,1	0,2
Maladie professionnelle non compensable	562	0,7	-
Maladie professionnelle avec interruption de travail ou incapacité permanente	237	0,3	0,5
Total des lésions	82 571	100,0	100,0

Source : A moins d'indication contraire, toutes les statistiques proviennent du fichier STAT-35, CSST (84-03-01).

TABLEAU 26

RÉPARTITION DES LÉSIONS PROFESSIONNELLES
ET DES EMPLOYÉS PAR ANNÉE DANS LE SECTEUR
TRANSPORT ET ENTREPOSAGE
(1980 à 1983)

	1980	1981	1982	1983	TOTAL
Employeurs contribuant au fonds d'accident					
Nombre de lésions	16 257	16 664	14 749	14 597	62 247
Nombre d'employés	65 793	62 883	62 312	63 135	254 123
Nombre de lésions par 100 employés	24,7	26,5	23,7	23,1	24,5
Employeurs tenus de payer personnellement					
Nombre de lésions	5 587	6 031	4 777	3 929	20 324

TABLEAU 27

RÉPARTITION DES LÉSIONS PROFESSIONNELLES SELON LA CATÉGORIE ET L'UNITÉ DANS LE SECTEUR TRANSPORT ET ENTREPOSAGE (1980 à 1983)

Unité	Accident			Décès	Maladie professionnelle		Toutes les lésions		Lésions compensables	
	non compensable	incapacité temporaire	incapacité permanente		non compensable	avec interruption ou incapacité permanente	nombre	%	nombre	%
Chargement de billes (03102)	892	1 268	122	6	11	11	2 310	3,7	1 407	3,8
Revêtement routier (40611)	791	714	78	-	11	8	1 604	2,6	802	2,1
Location d'engins (42243)	910	766	73	6	11	9	1 775	2,9	854	2,3
Aérien-étrangers (50101)	114	103	4	-	-	-	222	0,4	107	0,3
Service aérien (50102)	953	653	31	14	12	7	1 670	2,7	705	1,9
Entretien de wagons (50331)	123	230	8	-	-	-	362	0,6	239	0,6
Maritime-Québec (50411)	138	102	11	-	4	4	259	0,4	117	0,3
Maritime-passagers (50412)	316	248	13	-	4	7	589	0,9	269	0,7
Touage de bateaux (50415)	135	92	6	-	-	-	234	0,4	99	0,3
Agence maritime (50511)	48	33	-	4	-	-	87	0,1	39	0,1
Chargement de bateaux (50551)	1 609	974	95	-	4	-	2 686	4,3	1 073	2,9
Pilotage maritime (50591)	4	3	-	-	-	-	8	0,0	4	0,0
Déménagement (50601)	719	1 076	53	-	-	-	1 852	3,0	1 132	3,0
Camionnage en vrac (50701)	1 678	1 711	201	11	26	6	3 633	5,8	1 929	5,2
Camion-citerne (50702)	325	584	45	-	5	7	967	1,6	637	1,7
Transport local (50703)	82	98	12	-	-	-	193	0,3	110	0,3
Transport général (50704)	6 609	12 580	596	16	39	26	19 866	1,9	13 218	35,3
Transport d'animaux (50706)	79	88	3	-	-	-	171	0,3	92	0,2
Transport d'explosifs (50707)	181	278	14	-	-	-	477	0,8	294	0,8
Transport en fardier (50708)	134	169	19	4	-	-	328	0,5	194	0,5
Transport d'autos (50710)	190	310	10	-	3	-	515	0,8	322	0,9
Autobus et réparation (50903)	1 136	1 431	80	-	13	8	2 670	4,3	1 521	4,1
Transport par autobus (50904)	168	198	16	-	-	-	383	0,6	214	0,6
Transport-commission (50905)	2 971	7 714	182	-	145	36	11 050	17,8	7 934	21,2
Taxis (51201)	104	92	10	-	-	-	209	0,3	104	0,3
Criblage du grain (51731)	267	211	13	-	6	-	499	0,8	226	0,6
Agence d'expédition (51732)	109	96	-	-	-	-	206	0,3	97	0,2
Service d'inspection (51733)	14	12	-	-	-	-	27	0,1	13	0,0
Service d'entreposage (52791)	1 461	1 557	80	-	6	5	3 111	5,0	1 644	4,4
Station-exploitation (57401)	165	305	9	-	10	7	497	0,8	322	0,9
Centre d'équitation (62991)	105	88	11	-	-	-	207	0,3	102	0,3
Gare d'autobus (77211)	1 876	1 417	118	-	12	7	3 432	5,5	1 544	4,1
Téléphonie (86952)	122	21	4	-	-	-	148	0,2	25	0,1
Tenu personnellement	9 994	9 507	493	19	232	79	20 324	-	10 098	-
TOTAL	34 522	44 729	2 415	106	562	237	82 571	100,0	47 487	100,0

Dans les tableaux, le signe "-" signifie un nombre inférieur à trois 93) ou confidentielle.

transport (21,2%). Les autres unités totalisent 43,5% des lésions compensables et aucune, sauf camionnage en vrac (5,2%), n'a une fréquence relative supérieure à 5%.

Le tableau 28 présente la distribution des lésions selon le groupe d'âge des travailleurs qui ont subi une lésion professionnelle entre 1980 et 1983. Le groupe d'âge "25-29" est celui où survient le plus grand nombre de lésions, soit 14 324 ou 17,3%; il est suivi par le groupe des "30-34", qui compte 15,9% des cas. Les groupes "20-24" et "35-39" ont chacun environ 11 000 cas. La fréquence relative cumulée démontre que les moins de 40 ans subissent plus de 60% des lésions. Ces données seraient plus concluantes s'il était possible d'établir, pour la même période, un parallèle avec la répartition de la population des travailleurs du secteur selon le groupe d'âge.

Le tableau 29 répartit les accidents compensables par année. A noter la baisse observée entre 1981 et 1982, qui peut s'expliquer partiellement par le ralentissement de l'activité liée à la récession économique. La baisse notable enregistrée entre 1982 et 1983, dans le cas de l'incapacité permanente est surtout une "baisse technique" liée aux décisions et à l'évolution des cas d'incapacité permanente.

La majeure partie des lésions survenues dans le secteur Transport et entreposage entre 1980 et 1983 sont situées au tronc (40,1%), aux membres inférieurs (24,0%) et aux membres supérieurs (21,7%).

Le tableau 30 présente la répartition des accidents compensables selon les principaux sièges de la lésion. Les quatorze sièges retenus regroupent 76,1% des cas de lésions du secteur. Soulignons que les cas liés à la colonne lombaire (13,1%) et au dos (8,1%), totalisent plus du cinquième des lésions.

TABLEAU 28

RÉPARTITION DES LÉSIONS SELON LE GROUPE D'ÂGE DANS LE SECTEUR TRANSPORT ET ENTREPOSAGE (1980 À 1983)

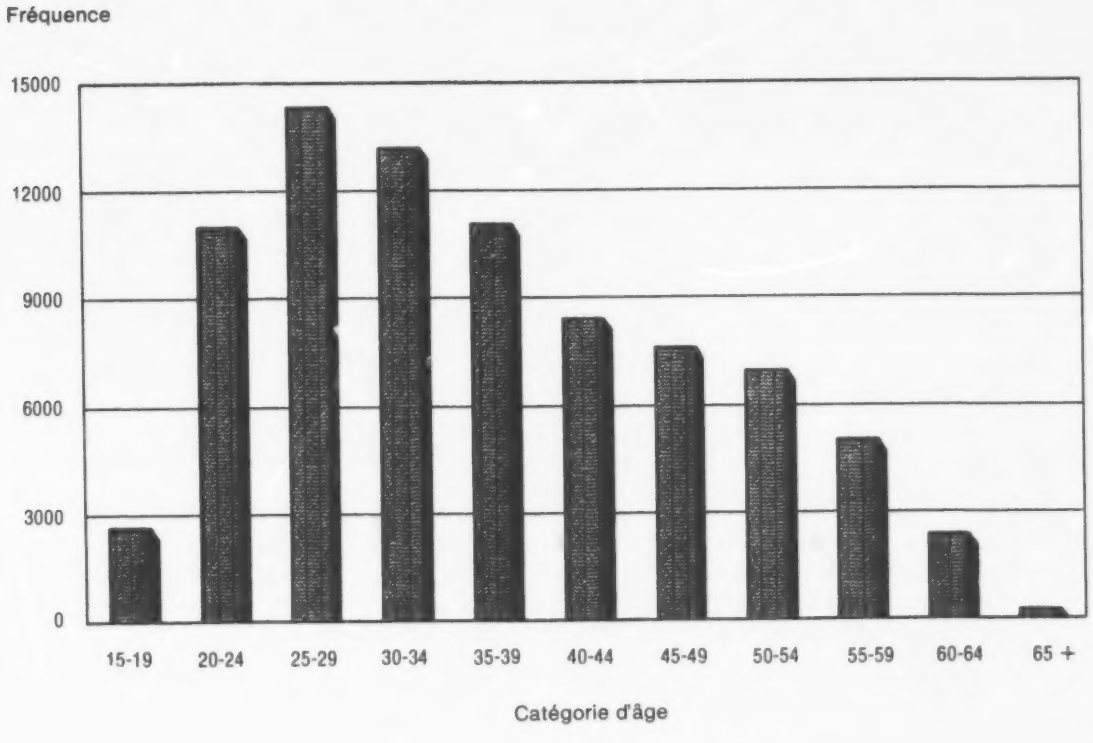


TABLEAU 29

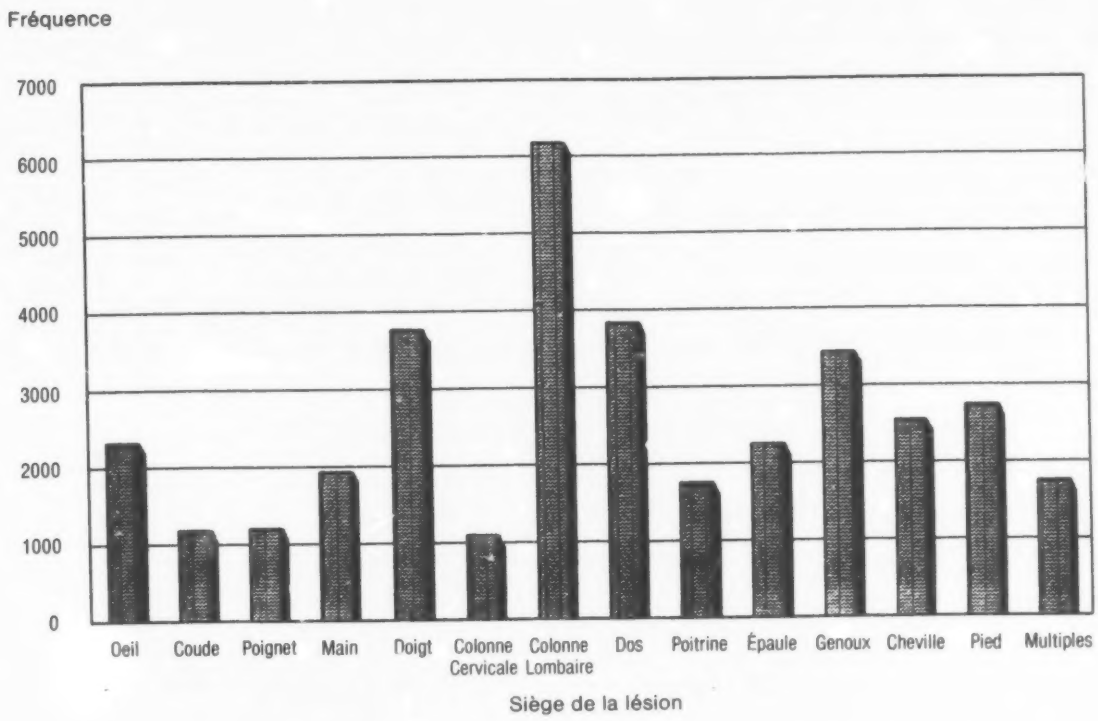
RÉPARTITION DES ACCIDENTS COMPENSABLES SELON LA CATÉGORIE PAR ANNÉE DANS LE SECTEUR TRANSPORT ET ENTREPOSAGE (1980 à 1983)

Catégorie	1980	1981	1982	1983	TOTAL
Incapacité temporaire	11 215	11 983	11 075	10 456	44 729
Incapacité permanente	876	815	577	147*	2 415
Décès	23	37	18	28	106
Total	12 114	12 835	11 670	10 631	47 250

* Les statistiques fournies pour l'année 1983 ne réflètent que partiellement la situation réelle, car durant leur étude certains dossiers d'incapacité permanente sont classés dans la catégorie non compensable ou incapacité temporaire.

TABLEAU 30

RÉPARTITION DES LÉSIONS COMPENSABLES SELON LEUR SIÈGE DANS LE SECTEUR TRANSPORT ET ENTREPOSAGE (1980 À 1983)



La classification des accidents compensables selon la nature de la lésion (tableau 31) permet de constater que 64,7% des cas se retrouvent dans trois catégories. Ces lésions se rapportent aux cas de douleurs tels que dorsalgie, lombalgie, cervicalgie, etc. (20,5%), d'entorses et foulures (25,0%) et de contusions (19,2%). Les autres catégories ont toutes, à l'exception des fractures et arrachements osseux (6,4%), coupures et plaies (5,5%) et coupures et échardes (5,2%) une fréquence relative inférieure à 2,0%.

LES CAS D'INCAPACITÉ PERMANENTE

Le tableau 32 montre la répartition des 2 537 cas d'incapacité permanente en fonction du taux d'incapacité permanente. L'on observe qu'à l'exception de 80 cas, soit 3,2% du total, tous les autres cas, soit 2 457 cas, présentent un taux d'incapacité inférieur à 20,0%. Dans l'ensemble, l'on voit également que 1 718 cas, soit 67,7% des cas ont un taux d'incapacité inférieur à 5,0%. Le taux moyen d'incapacité permanente s'établit d'ailleurs à 5,3%.

LES MALADIES PROFESSIONNELLES

Le tableau 33 présente la répartition des maladies professionnelles selon la nature de la maladie. L'on remarque que deux catégories de maladies professionnelles totalisent 65,6% des cas survenus entre 1980 et 1983 dans le secteur Transport et entreposage: 52,3% sont des cas de surdité et 13,3% sont des cas de dermatoses.

On observe que près de 40% de ces 799 cas de maladie professionnelle sont survenus chez les employeurs tenus de payer personnellement. Parmi les autres unités, la moitié des maladies se retrouvent dans les unités Commission de transport (37,1%) et Transport général, local ou longue distance (13,4%).

TABLEAU 31

RÉPARTITION DES ACCIDENTS COMPENSABLES
SELON LA NATURE DE LA LÉSION
DANS LE SECTEUR TRANSPORT ET ENTREPOSAGE
(1980 à 1983)

Nature de la lésion	Nombre	Proportion
		%
Non codées	3 377	7,1
Brûlure (chaleur)	490	1,0
Déchirure interne	463	1,0
Choc nerveux	302	0,6
Contusion	9 085	19,2
Coupure, plaie	2 620	5,5
Ménisectomie	183	0,4
Luxation	107	0,2
Fracture, arrachement osseux	3 026	6,4
Hernie	670	1,4
Conjonctivite	217	0,5
Coupure, écharde	2 476	5,2
Entorse, foulure	11 806	25,0
Lésions multiples	557	1,2
Douleur (dorsalgie, lombalgie, etc.)	9 675	20,5
Brûlure chimique	212	0,4
Bursite	441	0,9
Synovite	580	1,2
Arthrite	394	0,8
Autres*	569	1,2
TOTAL	47 250	100,0

* La catégorie "Autres" regroupe les cas non classés et ceux ayant une fréquence inférieure à 100.

TABLEAU 32

RÉPARTITION DES CAS D'INCAPACITÉ PERMANENTE SELON LE TAUX ET L'UNITÉ DANS LE SECTEUR TRANSPORT ET ENTREPOSAGE (1980 à 1983)

Unité	Moins de 5,0%	5,0% à 9,9%	10,0% à 19,9%	20,0% et plus	Total	Proportion %	Taux moyen %
Chargement de billes (03102)	88	23	12	5	128	6,5	5,8
Revêtement routier (40611)	63	-	9	-	83	4,2	5,1
Location d'engins (42243)	48	18	8	6	80	4,0	8,3
Service aérien (50102)	21	-	4	-	31	1,6	7,6
Maritime-Québec (50411)	7	5	-	-	15	0,7	13,2
Maritime-passagers (50412)	9	4	3	3	19	1,0	10,5
Chargement de bateaux (50551)	64	20	-	-	95	4,8	4,4
Déménagement (50601)	43	7	3	-	53	2,7	3,2
Camionnage en vrac (50701)	121	41	29	11	202	10,2	7,5
Camion-citerne (50702)	31	11	-	-	47	2,4	4,3
Transport général (50704)	424	123	41	13	601	30,3	4,4
Transport d'explosifs (50707)	7	6	-	-	14	0,7	4,9
Autobus et réparation (50903)	55	16	-	-	83	4,2	5,0
Transport par autobus (50904)	11	5	-	-	16	0,8	3,6
Transport-commission (50905)	145	35	10	3	193	9,7	4,0
Criblage du grain (51731)	8	4	-	-	13	0,6	4,3
Service d'entreposage (52791)	56	15	7	4	82	4,1	6,9
Station-exploitation (57401)	9	4	-	-	16	0,8	6,1
Gare d'autobus (77211)	76	26	14	3	119	6,0	5,6
Autres unités	60	20	10	3	93	4,7	5,5
Tenu personnellement	372	114	51	17	554	-	5,3
TOTAL	1 718	510	229	80	2 537	100,0	5,3
Moyenne générale	67,7	20,1	9,0	3,2	100,0	-	-

Ce tableau comprend les accidents du travail et les maladies professionnelles avec incapacité permanente.

TABLEAU 33

RÉPARTITION DES MALADIES PROFESSIONNELLES SELON LA NATURE ET L'UNITÉ DANS LE SECTEUR TRANSPORT ET ENTREPOSAGE (1980 à 1983)

Unité	Dermatose	Intoxication	Maladies infectieuses	Surdité	Système musculo-squelettique	Autres pathologies	Non codées	Toutes les maladies	
								Nombre	Pourcentage
Chargement de billes (03102)	-	3	-	11	3	-	3	22	4,5
Revêtement routier (40611)	3	-	-	12	-	-	-	19	3,9
Location d'engins (42243)	-	-	-	12	-	-	3	20	4,1
Camionnage en vrac (50701)	-	3	-	11	3	6	7	32	6,6
Transport général (50704)	5	11	-	17	15	6	10	65	13,4
Autobus et réparation (50903)	-	-	-	6	5	4	5	21	4,3
Transport-commission (50905)	11	14	-	129	10	11	4	181	37,1
Station-exploitation (57401)	-	-	-	13	-	4	-	17	3,5
Gare d'autobus (77211)	5	4	-	6	3	-	-	19	3,9
Autres unités	18	7	12	25	11	12	6	91	18,7
Tenu personnellement	60	10	15	176	6	29	15	311	-
TOTAL	106	54	30	418	57	78	56	799	100,0
Proportion (%)	13,3	6,8	3,8	52,3	7,1	9,8	7,0	100,0	-

LES INDICATEURS DES LÉSIONS PROFESSIONNELLES

Trois indicateurs ont été développés afin de mesurer les lésions professionnelles. Ce sont le taux d'incidence, l'indice de gravité et l'indice combiné.

Le taux d'incidence mesure la fréquence annuelle des lésions compensables par travailleur tandis que l'indice de gravité mesure le nombre de jours (indemnisés et standard[27]) par lésion compensable. Le produit de ces deux indices permet d'obtenir l'indice combiné, facteur qui tient compte de la fréquence et de la gravité des lésions. L'indice combiné mesure en fait, le nombre de jours compensables par travailleur. Toutefois, dans les présentes statistiques, le nombre d'employés a été utilisé à la place du nombre de travailleurs.[28]

La Commission a déjà classé les secteurs d'activité économique suivant l'indice combiné de chacun. Cette classification permet à la Commission d'intervenir progressivement dans les différents secteurs. Le tableau 34 reprend la même démarche, mais cette fois pour les unités du secteur Transport et entreposage, à l'exclusion de l'unité regroupant les employeurs tenus de payer personnellement les indemnités.

L'indice combiné pour le secteur transport et entreposage est de 9,48. La variation de cet indice par unité est élevée. En effet, 19 des 33 unités du secteur ont un indice qui s'écarte de plus de

---

27 Les jours standard permettent d'évaluer en nombre de jours les cas d'incapacité permanente, de décès et de maladie professionnelle avec incapacité permanente. Un cas de décès correspond à 6 000 jours, et l'incapacité permanente, au produit de 6 000 jours par le taux d'incapacité permanente.

28 Voir note au tableau 24.

50% de la moyenne (moins de 4,74 ou plus de 14,22). Il varie de 0,60 pour l'unité Agence d'expédition à 86,37 pour Transport en fardier.

Cette dernière unité se classe donc au premier rang quant à l'indice combiné. Toutefois, le petit nombre d'employés de cette unité (112 en moyenne par année) peut entraîner une variation très grande de l'indice d'une année à l'autre. Au deuxième rang, on retrouve l'unité Coupe du bois, camionnage et chargement de billes avec un indice de 25,84. Au troisième rang, c'est l'unité Chargement de bateaux, et ainsi de suite jusqu'à l'unité Agence d'expédition qui se classe au trente-troisieme rang.

L'indice de gravité moyen du secteur est de 64,45. Dans ce cas également, la variation est très grande entre les unités. L'indice le plus élevé est de 709,77 et s'observe dans l'unité Agence maritime. Le plus faible se retrouve avec l'unité Agence d'expédition (16,70). Pour ces deux unités, le nombre d'employés ne peut expliquer l'écart à la moyenne puisque le premier compte plus de 1 000 employés et le second, près de 700 employés. Pas moins de onze unités ont un indice de gravité supérieur à 100. Dans la plupart des cas où l'indice est élevé; on peut observer un nombre de décès relativement élevé.

Le taux d'incidence moyen pour le Transport et l'entreposage est de 0,15. Quatre unités revendiquent le taux enviable de 1%: Agence maritime, Pilotage maritime, Transport général local et Téléphonie. D'autre part, cinq unités montrent des taux de 30% ou plus; ce sont par ordre décroissant d'importance, Transport en fardier (0,43), Transport d'autos (0,42), Transport général local ou longue distance (0,31), Entretien de wagons (0,30) et Chargement de bateaux (0,30).

TABLEAU 34

INDICATEURS DES LÉSIONS PROFESSIONNELLES DANS LE SECTEUR TRANSPORT ET ENTREPOSAGE (1980 à 1983)

Unité	Taux d'incidence	Indice de gravité	Indice combiné	Rang selon l'indice combiné
Chargement de billes (03102)	0,27	95,17	25,84	2
Revêtement routier (40611)	0,12	99,14	11,94	14
Location d'engins (42243)	0,15	131,77	20,10	5
Aérien-étrangers (50101)	0,03	34,36	0,92	32
Service aérien (50102)	0,07	170,00	12,49	12
Entretien de wagons (50331)	0,30	45,89	13,71	10
Maritime-Québec (50411)	0,10	143,55	14,33	9
Maritime-passagers (50412)	0,10	91,68	8,87	19
Touage de bateaux (50415)	0,12	100,99	11,71	16
Agence maritime (50511)	0,01	709,77	6,11	23
Chargement de bateaux (50551)	0,30	71,43	21,14	3
Pilotage maritime (50591)	0,01	158,75	2,33	28
Déménagement (50601)	0,26	47,02	12,01	13
Camionnage en vrac (50701)	0,15	130,23	19,88	6
Camion-citerne (50702)	0,19	64,09	11,89	15
Transport local (50703)	0,01	85,54	0,92	31
Transport général (50704)	0,31	53,37	16,28	8
Transport d'animaux (50706)	0,09	93,80	8,44	21
Transport d'explosifs (50707)	0,11	88,90	10,13	17
Transport en fardier (50708)	0,43	200,35	86,37	1
Transport d'autos (50710)	0,42	49,52	21,01	4
Autobus et réparation (50903)	0,07	57,24	3,92	24
Transport par autobus (50904)	0,02	46,43	1,16	29
Transport-commission (50905)	0,20	33,13	6,63	22
Taxis (51201)	0,06	228,17	13,32	11
Criblage du grain (51731)	0,15	57,91	8,53	20
Agence d'expédition (51732)	0,04	16,70	0,60	33
Service d'inspection (51733)	0,04	94,46	3,38	25
Service d'entreposage (52791)	0,17	57,42	9,96	18
Station-exploitation (57401)	0,06	56,59	3,14	26
Centre d'équitation (62991)	0,09	227,93	19,54	7
Gare d'autobus (77211)	0,05	67,84	3,11	27
Téléphonie (86952)	0,01	124,64	0,95	30
TOTAL	0,15	64,45	9,48	0

TABLEAU 35

COÛT DES LÉSIONS PAR UNITÉ DANS LE SECTEUR TRANSPORT ET ENTREPOSAGE (1980 à 1983)

Unité	Coût total des lésions de 1980 à 1983		Coût annuel moyen par employé	Coût par 100$ de masse salariale cotisable
	$	%	$	$
Chargement de billes (03102	7 540 642	4,9	1 455	7,75
Revêtement routier (40611)	5 788 045	3,8	869	3,74
Location d'engins (42243)	7 081 337	4,6	1 265	6,04
Aérien-étrangers (50101)	330 315	0,2	82	0,36
Service aérien (50102)	5 790 722	3,8	604	2,45
Entretien de wagons (50331)	559 323	0,4	699	3,61
Maritime-Québec (50411)	874 641	0,6	746	3,47
Maritime-passagers (50412)	1 232 195	0,8	443	2,26
Touage de bateaux (50415)	500 154	0,3	586	2,29
Agence maritime (50511)	370 724	0,2	82	0,37
Chargement de bateaux (50551)	6 026 556	3,9	1 662	6,33
Pilotage maritime (50591)	51 356	0,0	189	0,37
Déménagement (50601)	3 314 661	2,2	748	4,30
Camionnage en vrac (50701)	11 744 640	7,7	929	5,17
Camion-citerne (50702)	2 235 855	1,5	651	2,59
Transport local (50703)	9 612 027	6,3	941	5,25
Transport général (50704)	44 698 020	29,2	1 032	4,91
Transport d'animaux (50706)	513 834	0,3	503	2,96
Transport d'explosifs (50707)	2 803 915	1,8	1 086	4,75
Transport en fardier (50708)	1 166 360	0,8	2 596	11,47
Transport d'autos (50710)	1 128 270	0,7	1 487	5,48
Autobus et réparation (50903)	4 465 771	2,9	201	1,11
Transport par autobus (50904)	642 988	0,4	75	0,53
Transport-commission (50905)	20 567 633	13,4	519	2,16
Taxis (51201)	446 041	0,3	250	2,13
Criblage du grain (51731)	887 957	0,6	579	2,00
Agence d'expédition (51732)	63 159	0,0	24	0,12
Service d'inspection (51733)	127 140	0,1	350	1,76
Service d'entreposage (52791)	6 280 039	4,1	662	3,31
Station-exploitation (57401)	1 149 631	0,7	198	0,79
Centre d'équitation (62991)	997 035	0,7	838	6,72
Gare d'autobus (77211)	4 195 488	2,7	124	0,84
Téléphonie (86952)	136 679	0,1	42	0,35
TOTAL	153 325 153	100,0	603	3,01

LE COÛT DES LÉSIONS

Le tableau 35 montre les coûts des lésions survenues entre 1980 et 1983 dans chacune des unités. Le coût total pour le secteur a été de 153 millions de dollars. On observe que les trois unités Camionnage en vrac, Transport général local ou longue distance et Commission de transport regroupent, à elles seules, 50,3% des coûts des accidents du secteur à l'exclusion des employeurs tenus de payer personnellement. Si, à ces trois unités, l'on ajoute les unités Chargement de billes de bois, Location d'engins de construction et Service d'entreposage, on observe que près des deux tiers, soit précisément 63,9% des coûts des lésions, sont imputables à six des 33 unités du secteur.

Le coût annuel moyen par employé est de 603$. Il varie de 24$ pour l'unité Agence d'expédition à 2 596$ pour l'unité Transport en fardier. Soulignons que cette dernière unité ne renferme qu'un nombre relativement peu élevé d'employés (112 en moyenne par année) ce qui peut avoir comme effet de faire varier le coût avec une amplitude plus grande. L'unité Chargement de bateaux se classe au deuxième rang avec 1 662$ quant au coût annuel moyen des lésions par employé. On observe d'ailleurs beaucoup de variation d'une unité à l'autre car 19 unités s'écartent de plus de 50% de la moyenne de l'ensemble du secteur (moins de 301$ ou plus de 905$).

Le coût des lésions est en moyenne de 3,01$ par 100$ de masse salariale cotisable. La variation est très grande à ce chapitre également. Elle passe de 0,12$ pour l'unité Agence d'expédition à 11,47$ pour Transport en fardier.

LES RETRAITS PRÉVENTIFS DE LA TRAVAILLEUSE ENCEINTE OU QUI ALLAITE

Dans la présente section sont présentées quelques statistiques sur

TABLEAU 36

RÉPARTITION DES RETRAITS PRÉVENTIFS DE LA TRAVAILLEUSE ENCEINTE OU QUI ALLAITE PAR ANNÉE DANS LE SECTEUR TRANSPORT ET ENTREPOSAGE (1981 à 1983)

Année	1981	1982	1983	Total
Nombre de retraits	46	116	44	206

le programme de retrait préventif de la travailleuse enceinte ou qui allaite.

Au total, il y a eu 206 demandes de retrait préventif depuis l'entrée en vigueur du programme en 1981.

Le tableau 37 présente la répartition des retraits préventifs de la travailleuse enceinte ou qui allaite par unité durant la période 1980 à 1983. L'on remarque que plus de 40% des cas viennent des employeurs tenus de payer personnellement. Quant aux unités qui concernent les employeurs qui contribuent au fonds d'accident, c'est l'unité des Services aériens qui présente la proportion de demandes la plus élevée avec 43,1%.

CONCLUSION

Selon l'enquête sur la rémunération hebdomadaire moyenne de Statistique Canada, il y avait environ 73 000 travailleurs au Québec dans le secteur Transport et entreposage. Pour les fins de la Loi sur les accidents du travail, on estime à environ 64 000 le nombre d'employés répartis dans 33 unités regroupant les employeurs contribuant au fonds d'accidents.

Au cours des quatre années observées, soit de 1980 à 1983, ce secteur connaît environ 82 600 lésions professionnelles. La répartition des lésions selon l'âge montre que 30% des personnes concernées ont entre 20 et 30 ans et un autre 30% entre 30 et 40 ans.

Un peu moins de 60% des lésions sont compensables. Au niveau de la catégorie des lésions, les cas d'incapacité temporaire sont les plus fréquents parmi les lésions compensables car ils en regroupent 94%.

TABLEAU 37

RÉPARTITION DES RETRAITS PRÉVENTIFS DE LA TRAVAILLEUSE ENCEINTE OU QUI ALLAITE PAR UNITÉ DANS LE SECTEUR TRANSPORT ET ENTREPOSAGE (1981 à 1983)

Unité	Nombre	Pourcentage
Aérien-étrangers (50101)	4	3,4
Service aérien (50102)	50	43,1
Transport général (50704)	6	5,2
Autobus et réparation (50903)	19	16,4
Transport par autobus (50904)	5	4,3
Transport-commission (50905)	4	3,4
Gare d'autobus (77211)	14	12,1
Téléphonie (86952)	4	3,4
Autres unités	10	8,7
Tenu personnellement	90	-
TOTAL	206	100,0

Le siège de la lésion dans le cas des accidents compensables est une fois sur cinq la colonne lombaire ou le dos. Quant à la nature de la lésion, dans 65% des cas il s'agit de douleurs (dorsalgie, lombalgie, cervicalgie, etc.) d'entorses et foulures ou de contusions.

Parmi les lésions compensables, le secteur compte 2 537 cas d'incapacité permanente dont 2 415 accidents et 122 maladies professionnelles. Le taux d'incapacité moyen est de 5,3%.

Les maladies professionnelles sont au nombre de 799 dont 237 ont occasionné une interruption de travail ou une incapacité permanente. Un peu plus de la moitié de ces maladies sont des cas de surdité et 13% des dermatoses. L'unité Commission de transport qui compte 16% des employés des unités dont les employés contribuent au fonds d'accident, regroupe 37% des maladies professionnelles.

Le taux d'incidence qui mesure le nombre de lésions compensables par employé indique qu'en moyenne il y a chaque année, 15 lésions compensables par 100 employés dans le secteur du Transport et entreposage. L'indice de gravité, pour sa part, indique que chaque lésion compensable entraîne une perte équivalant à 64 jours de travail. Enfin, l'indice combiné montre que les lésions professionnelles entraînent une perte équivalant en moyenne à 9,5 jours de travail par employé par année.

Le coût des lésions dans le secteur s'élève à 153 millions de dollars pour les années 1980 à 1983. Cela représente un coût annuel moyen de 603$ par employé ou 3,01$ par 100$ de masse salariale cotisable.

DEUXIÈME PARTIE

L'ASSOCIATION SECTORIELLE PARITAIRE DU SECTEUR TRANSPORT ET ENTREPOSAGE

DÉFINITION DU SECTEUR

Selon le règlement sur les associations sctorielles paritaires de santé et de sécurité du travail[29], les unités couvertes par l'association sectorielle paritaire du secteur "Transport et entreposage" regroupent les établissements appartenent aux catégories suivantes:

a) **Déménagement et entreposage de biens usagés**
Établissements dont l'activité principale est l'emballage, le transport et l'entreposage de meubles usagés et de tout autre service auxiliaire se rattachant à cette fonction. Sont compris ici le transport local et interurbain de meubles usagés, ainsi que leur entreposage à cette occasion, quelle qu'en soit la durée.

b) **Autre camionnage**
Établissements dont l'activité principale consiste à assurer le camionnage local et interurbain, à l'exception des établissements dont l'activité principale est le transport de biens usagés. Ce sous-paragraphe comprend les camionneurs travaillant sur contrat, même lorsque le matériel qu'ils mettent en oeuvre est très spécialisé.

---

29 Règlement modifiant le Règlement sur les associations sectorielles paritaires de santé et de sécurité du travail, Décret 47-83, 12 janvier 1983.

c) **Transports interurbains et ruraux par autocar**

Établissements dont l'activité principale est l'exploitation de réseaux interurbains et ruraux d'autocars. Ce sous-paragraphe comprend également les établissements dont l'activité principale est l'exploitation de gares routières utilisées par plusieurs lignes.

d) **Exploitation de taxis**

Établissements dont l'activité principale consiste à assurer le transport des voyageurs par véhicules automobiles ne suivant aucun itinéraire régulier et n'ayant pas d'arrêt fixe. Ce sous-paragraphe ne comprend pas les établissements dont l'activité principale consiste à fournir des services aux propriétaires de taxis tels des services de radiotéléphonie et de téléphonie ainsi que l'entretien et la réparation pour le bénéfice des adhérents. Les établissements dont l'activité principale est la location de voitures avec chauffeur ou l'exploitation d'un service de limousines aux aéroports ou aux gares sont classés au sous-paragraphe f (Autres transports).

e) **Services divers auxiliaires des transports**

Établissements dont l'activité principale consiste à assurer des services auxiliaires des transports, tels que les agences de voyages, les service d'expédition d'emballage en caisses et en cadres, et les services d'inspection et de pesage. Ce sous-paragraphe comprend les établissements dont l'activité principale est l'exploitation de parcs de stationnement et de garages où les automobiles stationnent en état de fonctionnement pour une durée limitée. Le stockage prolongé de voitures est classé au sous-paragraphe h (Autres entrepôts). Les organismes de tourisme gouvernementaux sont exclus.

f) **Autres transports**

Établissements dont l'activité consiste à fournir des services de transport non classés ailleurs. Ce sous-paragraphe comprend les

établissements dont l'activité principale est l'exploitation de véhicules à coussin d'air, de cars, de bateaux ou d'aéronefs d'excursion; la location d'automobiles avec chauffeur, les services de limousines aux aéroports et aux gares, les services d'ambulances, le ramassage scolaire et la location de véhicules à traction animale pour transport de voyageurs ou de marchandises. Sont également inclus les établissements dont l'activité principale est de fournir les services d'un chauffeur sans location d'automobile.

g) **Location d'automobiles et de camions**

Établissements dont l'activité principale est la location d'automobiles de tourisme ou de camions sans chauffeur.

h) **Autres entrepôts**

Établissements dont l'activité principale est l'exploitation d'entrepôts pour marchandises diverses, d'installations frigorifiques et d'autres installations pour l'entreposage de marchandises autres que des meubles usagés. Les installations d'entreposage exploitées à titre accessoire par des établissements dont l'activité principale relève d'un autre domaine ne sont pas classés dans ce sous-paragraphe mais dans la rubrique qui se rapporte à l'activité principale de l'établissement en question. Les établissements dont l'activité principale est le transport et l'entreposage de meubles usagés sont classés au sous-paragraphe a (Déménagement et entreposage de biens usagés).

i) **Autres services d'utilité publique (n.c.a.)**

Établissements dont l'activité principale est l'enlèvement des ordures ménagères ou des déchets.

Avant de présenter et de commenter les statistiques relatives au secteur couvert par l'Association sectorielle paritaire du secteur Transport et entreposage, il est nécessaire de donner la liste des unités auxquelles sont rattachées opérationnellement ces statis-

tiques.

A l'examen de cette liste, le lecteur doit prendre note que certaines unités identifiées par un astérisque, ne concernent que partiellement le secteur étudié ici. Par exemple, dans l'unité 77211, seule la partie appelée "gare d'autobus" se rattache au secteur couvert par l'association sectorielle, alors que l'activité "entreprise de location ou d'exploitation de bureaux ou d'immeubles" appartient au secteur "Agences d'assurances et agences immobilières". Dans de telles unités, puisqu'il n'est pas possible de distinguer la partie spécifique au secteur "Transport et entreposage", les données sont relatives à l'ensemble de l'unité et surestiment donc le portrait des fréquences et des coûts des lésions professionnelles spécifiques au secteur.

Dans le but de faciliter la disposition des tableaux, nous avons ajouté à la liste, les abréviations qui seront utilisées à la place du nom des unités CSST.

LISTE DES UNITÉS DE
L'ASSOCIATION SECTORIELLE PARITAIRE POUR LE
SECTEUR TRANSPORT ET ENTREPOSAGE

CODE D'UNITÉ	NOM DE L'UNITÉ	ABRÉVIATION
50412	Transport de passager en bateau*	Maritime-passager
50601	Déménagement et entreposage de meubles; transport d'appareils électroniques	Déménagement
50701	Camionnage en vrac	Camionnage en vrac
10702	Transport en camion-citerne	Camion-citerne
50703	Transport général local, transport de matières grasses, de viandes impropres à la consommation humaine et de peaux vertes	Transport local

* Cette unité n'appartient que partiellement au secteur.

CODE D'UNITÉ	NOM DE L'UNITÉ	ABRÉVIATION
50704	Transport général longue distance	Transport général
50706	Transport ou commerce d'animaux	Transport
50707	Transport d'explosifs ou d'articles dangereux	Transport d'explosifs
50708	Transport en fardier; transport par remorquage; transport de maisons préfabriquées ou de maisons mobiles	Transport en fardier
50709	Transport par remorquage	**
50710	Transport de véhicules automobiles	Transport d'autos
50712	Service de messagerie	Messagerie
50714	Transport de lait et de crème	***
50903	Transport de passagers en autobus, y compris la réparation et l'entretien des véhicules*	Autobus et réparation
50904	Transport de passagers en autobus*	Transport par autobus
51201	Transport de passagers en taxi	Taxis
51711	Exploitation de parcs ou de garages de stationnement	Stationnement
51732	Agence d'expédition	Agence d'expédition

---

* Cette unité n'appartient que partiellement au secteur.

** Les statistiques de l'unité 50709 sont regroupées avec celles de l'unité 50708.

*** Les statistiques de l'unité 50714 sont regroupées avec celles de l'unité 50712.

CODE D'UNITÉ	NOM DE L'UNITÉ	ABRÉVIATION
51733	Service d'inspection de marchandises	Service d'inspection
51751	Agence de voyages; grossiste en voyages	Agence de voyages
51911	Exploitations d'un service d'ambulance	Service d'ambulance
52791	Service d'entreposage, d'emballage ou d'empaquetage*	Service d'entreposage
57991	Entretien de dépotoirs; enfouissement sanitaire; incinération de déchets	Dépotoirs
57993	Nettoyage de réservoirs, d'égouts, de puisards, de fosses septiques ou d'équipements industriels*	Nettoyage de puisards
57994	Enlèvement des ordures	Enlèvement des ordures
62991	Vente aux enchères d'animaux, écurie de louage; centre d'équitation; exploitation de véhicules à traction animale*	Centre d'équitation
77211	Entreprise de location ou d'exploitation de bureaux ou d'immeubles; gare d'autobus*	Gare d'autobus
85103	Entreprise fournissant les services de camionneurs*	Camionneurs
85104	Entreprise fournissant les services de travailleurs spécialisés, semi-spécialisés ou non spécialisés*	Services spécialisés
85501	Agence d'investigation ou de sécurité*	Agence de sécurité
89401	Vente ou location de véhicules automobiles sans la réparation*	Vente de véhicules
89402	Location de véhicules automobiles avec la réparation	Véhicules-réparation

* Cette unité n'appartient que partiellement au secteur.

Afin de dresser un tableau complet de la situation, nous examinerons les statistiques suivantes:

- l'importance relative des unités du secteur;
- les lésions professionnelles selon la catégorie et l'unité;
- les lésions compensables;
- les cas d'incapacité permanente;
- les maladies professionnelles;
- les indicateurs des lésions professionnelles;
- le coût des lésions;
- les retraits préventifs de la travailleuse enceinte ou qui allaite.

IMPORTANCE RELATIVE DES UNITÉS DU SECTEUR

L'Association sectorielle paritaire du secteur Transport et entreposage représente environ 62 200 employés qui se répartissent dans 30 unités. Le tableau 38 montre que quatre unités regroupent 54,1% des employés; ce sont par ordre décroissant d'importance, Transport général local et longue distance, Agence de sécurité, Gare d'autobus et Transport par autobus y compris la réparation.

LES LÉSIONS PROFESSIONNELLES SELON LA CATÉGORIE ET L'UNITÉ

Le tableau 39 présente les diverses catégories de lésions professionnelles survenues dans le secteur transport et entreposage selon la définition de l'Association sectorielle. De 1980 à 1983, ce secteur connaît 56 138 cas de lésions dont 21 855 cas, soit 38,9%, sont déclarés non compensables, c'est-à-dire accidents du travail sans interruption de travail ni incapacité permanente. On compte également 167 cas de maladies professionnelle sans interruption de travail et sans taux d'incapacité permanente. Si l'on exclut ces 167 cas de maladie professionnelle ainsi que les 21 855 cas non

TABLEAU 38

ESTIMATION DU NOMBRE D'EMPLOYÉS PAR UNITÉ DANS LE SECTEUR TRANSPORT ET ENTREPOSAGE (1980 à 1983)

Unité	Nombre total de 1980 à 1983	Moyenne annuelle des employés	Fréquence relative
			%
Maritime-passager (50412)	2 781	695	1,1
Déménagement (50601)	4 432	1 108	1,8
Camionnage en vrac (50701)	12 637	3 159	5,1
Camion-citerne (50702)	3 433	858	1,4
Transport local (50703)	10 210	2 552	4,1
Transport général (50704)	43 323	10 831	17,4
Transport d'animaux (50706)	1 022	255	0,4
Transport d'explosifs (50707)	2 581	645	1,0
Transport en vrac (50708)	450	112	0,2
Transport d'autos (50710)	759	190	0,3
Messagerie (50712)	10 368	2 592	4,2
Autobus et réparation (50903)	22 186	5 547	8,9
Transport par autobus	8 588	2 147	3,5
Taxis (51201)	1 782	446	0,7
Stationnement (51711)	3 341	835	1,3
Agence d'expédition (51732)	2 684	671	1,1
Service d'inspection (51733)	363	91	0,1
Agence de voyages (51751)	10 680	2 670	4,3
Service d'ambulance (51911)	1 864	466	0,7
Service d'entreposage (52791)	9 482	2 371	3,8
Dépotoirs (57991)	728	182	0,3
Nettoyage de puisards (57993)	2 052	515	0,8
Enlèvement des ordures (57994)	7 677	1 969	3,2
Centre d'équitation (62991)	1 190	298	0,5
Gare d'autobus (77211)	33 708	8 427	13,5
Camionneurs (85103)	7 020	1 755	2,8
Services spécialisés (85104)	2 411	603	1,0
Agence de sécurité (85501)	35 525	8 881	14,3
Vente de véhicules (89401)	1 220	305	0,5
Véhicules-réparation (89402)	4 098	1 024	1,7
TOTAL	248 802	62 200	100,0

Le nombre d'employés a été établi à partir de la masse salariale assurable et du salaire annuel moyen des réclamants. Il mesure donc le nombre d'années-personnes dans le secteur.

Les données sur la masse salariale assurable et sur le salaire moyen des réclamants proviennent respectivement du fichier: EMPL-21B et RECL-19A des normes de financement de la C.S.S.T.

Le salaire maximum réel assurable était de 21 500$ en 1980, de 23 500$ en 1981, de 26 000$ en 1982 et de 29 000$ en 1983.

TABLEAU 39

RÉPARTITION DES LÉSIONS PROFESSIONNELLES
DANS LE SECTEUR TRANSPORT ET ENTREPOSAGE
(1980 à 1983)

Catégorie de lésion	Fréquence absolue	Fréquence relative	Fréquence relative des lésions compensables
		%	%
Accident non compensable	21 855	38,9	-
Incapacité temporaire	32 210	57,4	94,4
Incapacité permanente	1 713	3,1	5,0
Décès	72	0,1	0,2
Maladie professionnelle non compensable	167	0,3	-
Maladie professionnelle avec interruption de travail ou incapacité permanente	121	0,2	0,4
Total des lésions	56 138	100,0	100,0

Source : A moins d'indication contraire, toutes les statistiques proviennent du fichier STAT-35, CSST (84-03-01).

compensables, l'on obtient 34 116 cas de lésions compensables. Parmi ceux-ci, 32 210 cas, soit 94,4% sont des incapacités temporaires, 1 713 cas, soit 5,0% sont des incapacités permanentes, 72 cas sont des décès et 121 cas sont des cas de maladie professionnelle avec interruption de travail ou incapacité permanente.

Le tableau 40 montre le nombre de lésions pour chacune des années s'échelonnant de 1980 à 1983. L'on observe que la fréquence des lésions est à la baisse de 1981 à 1983. L'estimation de l'emploi est également à la baisse à partir de 1981. Ainsi le nombre de lésions par cent employés diminue légèrement passant de 23,9 en 1980 à 21,2 en 1983.

Le tableau 41 montre la fréquence des lésions par unité dans le secteur. L'on observe que 64,7% des lésions compensables survenues dans le secteur entre 1980 et 1983 se concentrent dans les cinq unités: Transport général local et longue distance, Enlèvement des ordures, Agence de sécurité, Camionnage en vrac et Service de messagerie. L'unité Transport général local et longue distance, pour sa part, regroupe près des 2/5 (soit précisément 38,7%) des lésions du secteur.

Le tableau 42 présente la distribution des lésions selon le groupe d'âge des travailleurs qui ont subi une lésion professionnelle dans le secteur du transport et entreposage selon la définition de l'association paritaire entre 1980 et 1983. Le groupe d'âge "25-29" est celui où survient le plus grand nombre de lésions, soit 9 019 (16,0%); il est suivi par le groupe des "20-24", qui compte 15,3% des cas. La fréquence relative cumulée démontre que les moins de 40 ans subissent 64,0% des lésions. Ces données seraient plus concluantes s'il était possible d'établir pour la même période un parallèle avec la répartition de la population des travailleurs du secteur selon le groupe d'âge.

TABLEAU 40

RÉPARTITION DES LÉSIONS PROFESSIONNELLES ET DES EMPLOYÉS PAR ANNÉE DANS LE SECTEUR TRANSPORT ET ENTREPOSAGE (1980 à 1983)

Année	1980	1981	1982	1983	Total
Nombre des lésions	14 779	14 937	13 336	13 086	56 138
Nombre d'employés	61 956	65 125	60 010	61 711	248 802
Nombre de lésions par 100 employés	23,9	22,9	22,2	21,2	22,6

TABLEAU 41

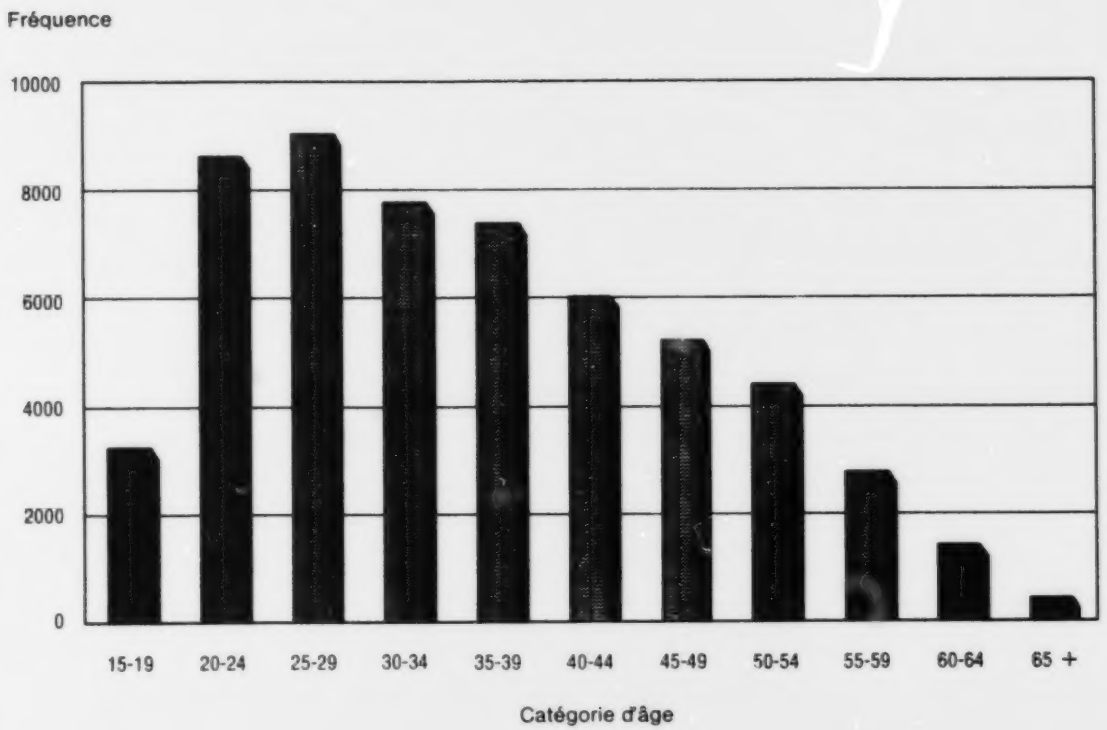
RÉPARTITION DES LÉSIONS PROFESSIONNELLES SELON LA CATÉGORIE ET L'UNITÉ DANS LE SECTEUR TRANSPORT ET ENTREPOSAGE (1980 à 1983)

Unité	Accident			Décès	Maladie professionnelle		Toutes les lésions		Lésions compensables	
	non compensable	incapacité temporaire	incapacité permanente		non compensable	avec interruption ou incapacité permanente	nombre	%	nombre	%
Maritime-passager (50412)	316	248	13	-	-	7	589	1,1	269	0,8
Déménagement (50601)	719	1 076	53	-	-	-	1 852	3,3	1 132	3,3
Camionnage en vrac (51701)	1 678	1 711	201	11	26	6	3 633	6,5	1 929	5,7
Camion-citerne (50702)	325	584	45	-	-	7	967	1,7	637	1,9
Transport local (50703)	82	98	12	-	-	-	193	0,3	110	0,3
Transport général (50704)	6 609	12 580	596	16	39	26	19 866	35,4	13 218	38,7
Transport d'animaux (50706)	79	88	3	-	-	-	171	0,3	92	0,3
Transport d'explosifs (50707)	181	278	14	-	-	-	477	0,9	294	0,9
Transport en fardier (50708)	134	169	19	4	-	-	328	0,6	194	0,6
Transport d'autos (50710)	190	310	10	-	3	-	515	0,9	322	0,9
Messagerie (50712)	1 042	1 617	64	3	3	5	2 734	4,9	1 689	5,0
Autobus et réparation (50903)	1 136	1 431	80	-	13	-	2 670	4,8	1 521	4,5
Transport par autobus (50904)	168	198	16	-	-	-	383	0,7	214	0,6
Taxis (51201)	104	92	10	-	-	-	209	0,4	104	0,3
Stationnement (51711)	147	149	6	-	-	-	303	0,5	155	0,5
Agence d'expédition (51732)	109	96	-	-	-	-	206	0,4	97	0,3
Service d'inspection (51733)	14	12	-	-	-	-	27	0,1	13	0,0
Agence de voyages (51751)	29	14	3	-	-	-	47	0,1	18	0,0
Service d'ambulance (51911)	334	436	5	-	9	-	786	1,4	443	1,3
Service d'entreposage (52791)	1 461	1 567	80	-	6	-	3 111	5,5	1 644	4,8
Dépotoirs (57991)	75	88	6	-	3	-	174	0,3	96	0,3
Nettoyage de puisards (57993)	510	596	38	-	-	10	1 165	2,1	645	1,9
Enlèvement des ordures (57994)	1 461	3 127	91	-	10	-	4 699	8,4	3 228	9,5
Centre d'équitation (62991)	105	88	11	-	-	-	207	0,4	102	0,3
Gare d'autobus (77211)	1 876	1 417	118	-	12	-	3 432	6,1	1 544	4,5
Camionneurs (85103)	577	1 305	78	12	-	-	1 976	3,5	1 397	4,1
Services spécialisés (85104)	337	611	25	-	-	5	979	1,7	641	1,9
Agence de sécurité (85501)	1 645	1 866	94	5	13	13	3 636	6,5	1 978	5,8
Vente de véhicules (89401)	82	40	5	-	-	-	127	0,2	45	0,1
Véhicules-réparation (89402)	330	328	15	-	-	-	676	1,2	345	1,0
TOTAL	21 855	32 210	1 713	72	167	121	56 138	100,0	34 116	100,0

* Le signe "-" signifie un nombre inférieur à trois (3) ou confidentiel.

TABLEAU 42

RÉPARTITION DES LÉSIONS SELON LE GROUPE D'ÂGE DANS LE SECTEUR DE L'ASS. SECT. TRANSPORT ET ENTREPOSAGE (1980 À 1983)



LES ACCIDENTS COMPENSABLES

Le tableau 43 répartit les accidents compensables par année. A noter la baisse observée entre 1981 et 1982, qui peut s'expliquer partiellement par le ralentissement de l'activité liée à la récession économique. La baisse notable enregistrée entre 1982 et 1983 dans les cas d'incapacité permanente est surtout une "baisse technique" liée aux décisions et à l'évolution des cas d'incapacité permanente.

La majeure partie des lésions survenues entre 1980 et 1983 sont situées, au tronc (10,1%), aux membres inférieurs (25,0%), et aux membres supérieurs (21,8%).

Le tableau 44 présente la répartition des accidents compensables selon les principaux sièges de la lésion. Les quatorze sièges retenus regroupent 77,2% des cas de lésions survenus dans le secteur. Soulignons que les cas liés à la colonne lombaire (13,0%), au dos (9,1%) et aux doigts (8,0%) totalisent près du tiers des cas survenus dans le secteur.

La classification des accidents compensables selon la nature de la lésion (tableau 45) permet de constater que les deux tiers des cas se retrouvent dans trois catégories. Ces lésions se rapportent aux cas d'entorses et foulures (25,1%), aux cas de douleurs tels que dorsalgie, lombalgie, cervicalgie, etc. (22,8%) et de contusions (19,6%). Les autres types de lésions ont toutes, à l'exception de fractures et arrachement osseux (6,5%), coupures et plaies (6,5%) et coupures et échardes (5,6%) une fréquence relative inférieure à 2,0%.

TABLEAU 43

RÉPARTITION DES ACCIDENTS COMPENSABLES SELON LA CATÉGORIE PAR ANNÉE DANS LE SECTEUR TRANSPORT ET ENTREPOSAGE (1980 à 1983)

Catégorie	1980	1981	1982	1983	Total
Incapacité temporaire	8 165	8 300	7 868	7 877	32 210
Incapacité permanente	604	569	434	106*	1 713
Décès	20	25	12	15	72
TOTAL	8 789	8 894	8 314	7 998	33 995

* Les statistiques fournies pour l'année 1983 ne réflètent que partiellement la situation réelle, car durant leur étude certains dossiers d'incapacité permanente sont classés dans la catégorie non compensable ou incapacité temporaire.

TABLEAU 44

RÉPARTITION DES LÉSIONS COMPENSABLES SELON LEUR SIÈGE DANS LE SECTEUR DE L'ASS. SECT. TRANSPORT ET ENTREPOSAGE (1980 À 1983)

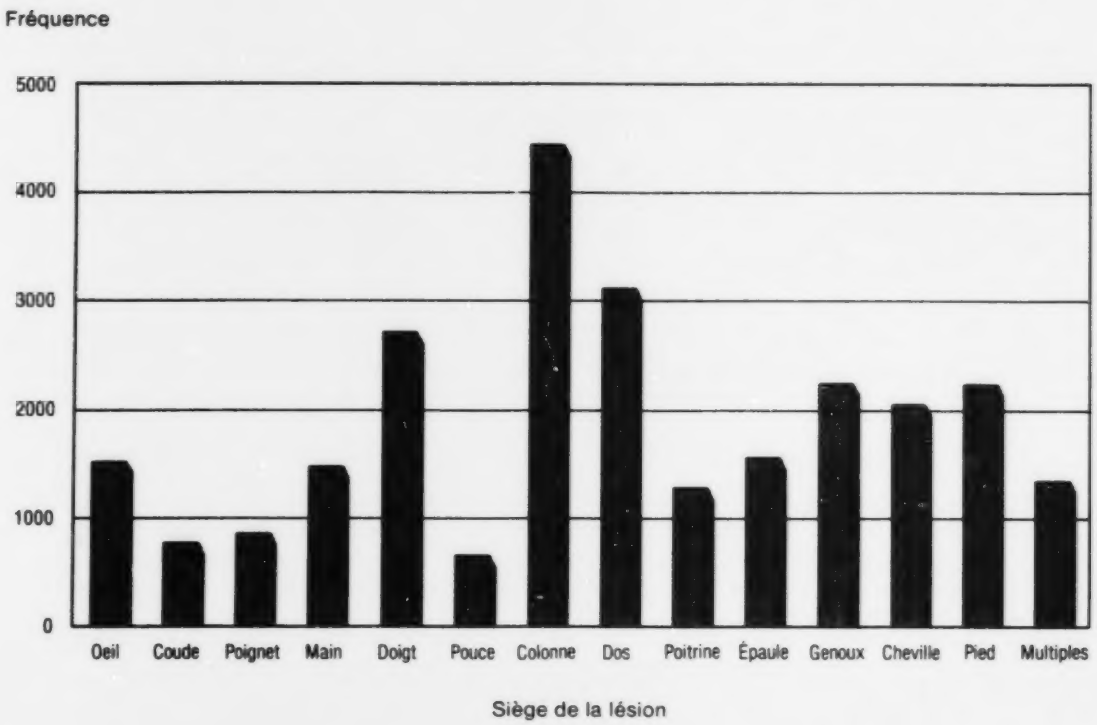


TABLEAU 45

RÉPARTITION DES ACCIDENTS COMPENSABLES
SELON LA NATURE DE LA LÉSION
DANS LE SECTEUR TRANSPORT ET ENTREPOSAGE

Nature de la lésion	Nombre	Proportion %
Non codées	1 257	3,7
Brûlure (chaleur)	312	0,9
Déchirure interne	301	0,9
Contusion	6 651	19,6
Coupure, plaie	2 193	6,5
Fracture, arrachement osseux	2 220	6,5
Hernie	478	1,4
Conjonctivite	138	0,4
Coupure, écharde	1 919	5,6
Entorse, foulure	8 548	25,1
Lésions multiples	461	1,4
Douleur (dorsalgie, lombalgie, etc...)	7 766	22,8
Brûlure chimique	205	0,6
Bursite	274	0,8
Synovite	387	1,1
Arthrite	275	0,8
Autres*	610	1,8
TOTAL	33 995	100,0

* La catégorie "Autres" regroupe les cas non classés et ceux ayant une fréquence inférieure à 100.

TABLEAU 46

RÉPARTITION DES CAS D'INCAPACITÉ PERMANENTE SELON LE TAUX ET L'UNITÉ DANS LE SECTEUR TRANSPORT ET ENTREPOSAGE (1980 à 1983)

Unité	Moins de 5,0%	5,0% à 9,9%	10,0% à 19,9%	20,0% et plus	Total	Proportion	Taux moyen
						%	%
Maritime-passager (50412)	9	4	3	3	19	1,1	10,5
Déménagement (50601)	43	7	3	-	53	3,0	3,2
Camionnage en vrac (50701)	121	41	29	11	202	11,6	7,5
Camion-citerne (50702)	31	11	5	-	47	2,7	4,3
Transport local (50703)	8	3	-	-	12	0,7	4,1
Transport général (50704)	424	123	41	13	601	34,5	4,4
Transport d'explosifs (50707)	7	6	-	-	14	0,8	4,9
Transport en fardier (50708)	14	3	-	-	19	0,6	3,9
Transport d'autos (50710)	6	4	-	-	11	0,6	4,5
Messagerie (50712)	43	13	7	3	66	3,3	6,5
Autobus et réparation (50903)	55	16	-	-	83	4,8	5,0
Transport par autobus (50904)	11	5	-	-	16	0,9	3,6
Taxis (51201)	4	-	3	-	10	0,6	7,5
Service d'entreposage (52791)	56	15	7	4	82	4,7	6,9
Nettoyage de puisards (57993)	25	9	-	-	38	2,2	6,1
Enlèvement des ordures (57994)	71	12	8	-	91	5,2	3,6
Centre d'équitation (62991)	8	-	-	-	11	0,6	12,2
Gare d'autobus (77211)	76	26	14	3	119	6,8	5,6
Camionneurs (85103)	52	13	12	3	80	4,6	6,5
Services spécialisés (85104)	15	5	-	-	25	1,4	5,7
Agence de sécurité (85501)	61	28	4	3	96	5,5	4,8
Véhicules-réparation (89402)	10	3	-	1	15	0,9	5,6
Autres unités	16	14	-	-	31	1,4	4,8
TOTAL	1 166	362	161	52	1 741	100,0	5,3
Proportion (%)	67,0	20,8	9,2	3,0	100,0	-	-

Ce tableau comprend les accidents du travail et les maladies professionnelles avec incapacité permanente.

LES CAS D'INCAPACITÉ PERMANENTE

Le tableau 46 montre la répartition des 1 741 cas d'incapacité permanente en fonction du taux d'incapacité. L'on observe qu'à l'exception de 52 cas, soit 3,0% du total, tous les autres cas présentent un taux d'incapacité inférieur à 20,0%. Dans l'ensemble, l'on voit également que 1 166 cas, soit 67,0% des cas ont un taux d'incapacité inférieur à 5,0%. En moyenne, le taux d'incapacité est de 5,3% pour ce secteur. Notons également que 34,5% des cas d'incapacité permanente sont concentrés dans l'unité Transport général et longue distance.

LES MALADIES PROFESSIONNELLES

Le tableau 47 présente la répartition des maladies professionnelles selon la nature de la maladie. L'on remarque que le quart des maladies sont des cas de surdité, 17,7% des cas d'intoxication et 17,0% de cas liés au système musculo-squelettique.

On peut constater que 57% de ces 288 cas de maladie professionnelle sont survenus dans les cinq unités, Camionnage en vrac, Transport général local et longue distance, Nettoyage de puisards, Transport par autobus et réparation et Agence d'investigation ou de sécurité.

LES INDICATEURS DES LÉSIONS PROFESSIONNELLES

Trois indicateurs ont été développés afin de mesurer les lésions professionnelles. Ce sont le taux d'incidence, l'indice de gravité et l'indice combiné.[30]

---

30 Pour une description de ces trois indicateurs, voir partie A, Les indicateurs des lésions professionnelles, page 154.

TABLEAU 47

RÉPARTITION DES MALADIES PROFESSIONNELLES SELON LA NATURE ET L'UNITÉ DANS LE SECTEUR TRANSPORT ET ENTREPOSAGE (1980 à 1983)

Unité	Dermatose	Intoxication	Maladies infectieuses	Surdité	Système musculo-squelettique	Autres pathologies	Non codées	Toutes les maladies	
								Nombre	Pourcentage
Camionnage en vrac (51701)	-	3	-	11	3	6	7	32	11,1
Transport général (50704)	-	11	-	17	15	6	10	65	22,6
Autobus et réparation (50903)	-	-	-	6	5	4	5	21	7,3
Nettoyage de puisards (57993)	6	9	-	-	-	-	-	20	7,0
Enlèvement des ordures (57994)	6	3	-	5	3	-	-	18	6,3
Gare d'autobus (77211)	5	4	-	6	3	-	-	19	6,6
Agence de sécurité (85501)	3	6	3	-	5	6	-	26	9,0
Autres unités	14	15	11	21	13	8	5	87	30,2
TOTAL	42	51	16	70	49	32	28	288	100,0
Proportion (%)	14,6	17,7	5,6	24,3	17,0	11,1	9,7	100,0	-

L'indice combiné pour l'ensemble des unités représentées par l'Association paritaire sectorielle - Transport et entreposage est de 8,55. Cependant, la variation est élevée d'une unité à l'autre. Ainsi, dix-huit unités montrent un indice qui s'écarte de plus de 50% de l'indice moyen (moins de 4,28 ou plus de 12,82). L'indice le plus faible est 0,14 pour l'unité Agence de voyages et le plus élevé 86,37 pour le Transport en Fardier.

Cette dernière unité se classe donc au premier rang quant à l'indice combiné. Toutefois, le petit nombre d'employés de cette unité (112 en moyenne par année) peut entraîner une forte variation de l'indice d'une année à l'autre.

Au deuxième rang, on retrouve les entreprises de camionneurs avec un indice de 22,68. Au troisième rang avec un indice 21,01, c'est le Transport de véhicules automobiles et ainsi de suite jusqu'à l'unité Agence de voyages qui se classe au trentième rang.

L'indice de gravité moyen est de 62,37. L'indice le plus faible s'observe dans l'unité Agence d'expédition. Trois unités montrent un indice supérieurs à 200; ce sont Taxis avec 228,17 suivi de près par Centre d'Equitation avec 227,93 et Transport en Fardier avec 200,35. Dans la plupart des cas où l'indice est élevé, on peut faire un rapprochement avec une proportion élevée de décès.

Le taux d'incidence moyen est de 0,14 pour l'ensemble des unités représentées par l'Association paritaire. Il faut signaler que l'unité Agence de voyages montre un taux d'incidence presque nul puisqu'il est de 0,0017, c'est-à-dire 17 lésions compensables par 10 000 employés. Deux autres unités ont un taux d'incidence relativement bas: Transport local (0,01) et Transport par autobus (0,02).

D'autre part trois unités ont un taux supérieur à 0,40. Par ordre

TABLEAU 48

INDICATEURS DES LÉSIONS PROFESSIONNELLES DANS LE SECTEUR TRANSPORT ET ENTREPOSAGE (1980 à 1983)

Unité	Taux d'incidence	Indice de gravité	Indice combiné	Rang selon l'indice combiné
Maritime-passager (50412)	0,10	91,68	8,87	17
Déménagement (50601)	0,26	47,02	12,01	12
Camionnage en vrac (50701)	0,15	130,23	19,88	4
Camion-citerne (50702)	0,19	64,09	11,89	13
Transport local (50703)	0,01	85,54	0,92	28
Transport général (50704)	0,31	53,37	16,28	7
Transport d'animaux (50706)	0,09	93,80	8,44	18
Transport d'explosifs (50707)	0,11	88,90	10,13	14
Transport en fardier (50708)	0,43	200,35	86,37	1
Transport d'autos (50710)	0,42	49,52	21,01	3
Messagerie (50712)	0,16	56,30	9,17	16
Autobus et réparation (50903)	0,07	57,24	3,92	22
Transport par autobus (50904)	0,02	46,43	1,16	27
Taxis (51201)	0,06	228,17	13,32	8
Stationnement (51711)	0,05	32,62	1,51	26
Agence d'expédition (51732)	0,04	16,70	0,60	29
Service d'inspection (51733)	0,04	94,46	3,38	24
Agence de voyages (51751)	0,00	82,61	0,14	30
Service d'ambulance (51911)	0,24	52,52	12,48	9
Service d'entreposage (52791)	0,17	57,42	9,96	15
Dépotoirs (57991)	0,13	37,96	5,01	19
Nettoyage de puisards (57993)	0,31	62,32	19,52	6
Enlèvement des ordures (57994)	0,41	29,75	12,19	11
Centre d'équitation (62991)	0,09	227,93	19,54	5
Gare d'autobus (77211)	0,05	67,84	3,11	25
Camionneurs (85103)	0,20	113,98	22,68	2
Services spécialisés (85104)	0,27	46,83	12,45	10
Agence de sécurité (85501)	0,06	65,42	3,64	23
Vente de véhicules (89401)	0,04	107,07	3,95	21
Véhicules-réparation (89402)	0,08	55,63	4,68	20
TOTAL	0,14	62,37	8,55	-

décroissant ce sont Transport en Fardier (0,43), Transport d'autos (0,42) et Enlèvement des ordures (0,41).

LE COÛT DES LÉSIONS

Le tableau 49 montre le coût des lésions survenues entre 1980 et 1983 par unité. Le coût total pour la période a été de 128,7 millions de dollars. Quatre unités s'accaparent 54,8% des coûts: Transport général local et longue distance (34,7), Camionnage en vrac (9,1%), Entreprises de camionneurs (5,9%) et Enlèvement des ordures (5,1%).

Le coût annuel moyen par employé est de 517$. Il varie de 5$ pour l'unité Agence de voyages à 2 596$ pour Transport en Fardier. On observe également beaucoup de variation d'une unité à l'autre car vingt unités ont un coût moyen annuel par employé qui s'écarte de plus de 50% de la moyenne de l'ensemble soit moins de 258$ ou plus de 775$.

Le coût des lésions est en moyenne de 2,98$ par 100$ de masse salariale cotisable.

LES RETRAITS PRÉVENTIFS DE LA TRAVAILLEUSE ENCEINTE OU QUI ALLAITE

Dans la présente section sont présentées quelques statistiques sur le programme de retrait préventif de la travailleuse enceinte ou qui allaite dans le secteur de l'association paritaire du transport et entreposage.

Au total, il y a eu 73 demandes de retraits depuis l'entrée en vigueur de ce programme en 1981. Le nombre de demandes a légèrement augmenté d'année en année, passant de 20 demandes en 1981 à 28 en 1983.

TABLEAU 49

COÛT DES LÉSIONS PAR UNITÉ DANS LE SECTEUR TRANSPORT ET ENTREPOSAGE (1980 à 1983)

Unité	Coût total des lésions de 1980 à 1983		Coût annuel moyen par employé	Coût par 100$ de masse salariale cotisable
	$	%	$	$
Maritime-passager (50412)	1 232 195	1,0	443	2,26
Déménagement (50601)	3 314 661	2,6	748	4,30
Camionnage en vrac (50701)	11 744 640	9,1	929	5,17
Camion-citerne (50702)	2 235 855	1,7	651	2,59
Transport local (50703)	9 612 027	7,5	941	5,25
Transport général (50704)	44 698 020	34,7	1 032	4,91
Transport d'animaux (50706)	513 834	0,4	503	2,96
Transport d'explosifs (50707)	2 803 915	2,2	1 086	4,75
Transport en fardier (50708)	1 168 360	0,9	2 596	11,47
Transport d'autos (50710)	1 128 270	0,9	1 487	5,48
Messagerie (50712)	5 205 025	4,0	502	2,71
Autobus et réparation (50903)	4 465 771	3,5	201	1,11
Transport par autobus (50904)	642 988	0,5	75	0,55
Taxis (51201)	446 041	0,3	250	2,13
Stationnement (51711)	193 538	0,2	58	0,36
Agence d'expédition (51732)	63 159	0,0	24	0,12
Service d'inspection (51733)	127 140	0,1	350	1,76
Agence de voyages (51751)	47 986	0,0	5	0,04
Service d'ambulance (51911)	1 015 828	0,8	545	4,08
Service d'entreposage (52791)	6 280 039	4,9	662	3,31
Dépotoirs (57991)	240 639	0,2	331	1,69
Nettoyage de puisards (57993)	2 732 934	2,1	1 327	7,15
Enlèvement des ordures (57994)	6 549 341	5,1	831	5,11
Centre d'équitation (62991)	997 035	0,8	838	6,72
Gare d'autobus (77211)	4 195 488	3,3	124	0,84
Camionneurs (85103)	7 553 835	5,9	1 076	5,49
Services spécialisés (85104)	1 955 814	1,5	811	4,62
Agence de sécurité (85501)	6 156 696	4,8	173	1,20
Vente de véhicules (89401)	134 695	0,1	110	0,46
Véhicules-réparation (89402)	1 223 167	0,9	298	1,78
TOTAL	128 678 936	100,0	517	2,98

TABLEAU 50

RÉPARTITION DES RETRAITS PRÉVENTIFS DE LA TRAVAILLEUSE ENCEINTE OU QUI ALLAITE PAR ANNÉE DANS LE SECTEUR TRANSPORT ET ENTREPOSAGE

	1981	1982	1983	TOTAL
Nombre de demandes	20	25	28	73

TABLEAU 51

RÉPARTITION DES RETRAITS PRÉVENTIFS DE LA TRAVAILLEUSE ENCEINTE OU QUI ALLAITE PAR UNITÉ DANS LE SECTEUR TRANSPORT ET ENTREPOSAGE (1981 à 1983)

Unité	Nombre	Pourcentage
Transport général (50704)	6	8,2
Messagerie (50712)	3	4,1
Autobus et réparation (50903)	19	26,0
Transport par autobus (50904)	5	6,8
Agence de voyages (51751)	3	4,1
Gare d'autobus (77211)	14	19,2
Agence de sécurité (85501)	8	11,0
Autres unités	15	20,5
TOTAL	73	100,0

Le tableau 51 présente la fréquence des retraits préventifs de la travailleuse enceinte ou qui allaite par unité durant la période 1981 à 1983. Les demandes de retrait préventif se concentrent dans quatre unités soit Transport général local et longue distance, Transport en autobus y compris la réparation, Gare d'autobus et Agence d'investigation ou de sécurité. Il serait cependant nécessaire de connaître la répartition des femmes dans les unités pour apprécier ces statistiques.

CONCLUSION

Le secteur transport et entreposage selon la définition de son Association sectorielle paritaire compte environ 62 000 employés répartis dans trente unités. Durant les quatre années observées, ce secteur connaît environ 56 000 lésions professionnelles dont soixante pour cent sont compensables. La répartition des lésions selon le groupe d'âge montre qu'une fois sur trois la personne concernée est âgée de 20 à 30 ans et une fois sur quatre de 30 à 40 ans.

Environ soixante pour cent des lésions sont compensables et au niveau de la catégorie, les cas d'incapacité temporaire totalisent 94% des lésions compensables.

La répartition des accidentés compensables selon le siège illustre que les problèmes liés au dos et à la colonne lombaire concernent plus d'un accidenté sur cinq. Quant à la nature de ces lésions ce sont deux fois sur trois des entorses et foulures, des douleurs au dos et lombaires ou des contusions.

Dans ce secteur on a dénombré 1 741 cas d'incapacité permanente dont 1 713 résultent d'accidents et 28 de maladies professionnelles. Le taux moyen d'incapacité est de 5,3% pour l'ensemble.

Au cours des quatre années, seulement 288 cas de maladie professionnelle ont été rapportés. Le quart sont des cas de surdité et le tiers sont des cas d'intoxication ou des cas liés au système musculo-squelettique.

Le taux d'incidence qui mesure le nombre de lésions compensables par employé indique qu'en moyenne, il y a chaque année 14 lésions compensables par 100 employés dans le secteur de l'Industrie du transport et de l'entreposage selon la définition de son association sectorielle. L'indice de gravité, pour sa part, indique que pour chaque lésion compensable, il y a une perte équivalant à 62 jours de travail. Enfin, l'indice combiné montre que les lésions professionnelles entraînent une perte équivalant en moyenne à 8 jours et demi de travail par employé par année.

Le coût des lésions dans ce secteur s'élève à 128,7 millions de dollars pour les années 1980 à 1983. Cela représente un coût moyen annuel de 517$ par employé ou de 2,98$ par 100$ de masse salariale cotisable.

NOTE

L'ensemble des données statistiques présentées dans ce chapitre ont pour but de circonscrire et de dégager une première vue d'ensemble du secteur en ce qui a trait aux accidents du travail, aux maladies professionnelles et au coût des lésions. Des données statistiques spécifiques à une région, un CH-DSC, une unité ou une entreprise pourront éventuellement venir enrichir la description du secteur contenu dans le présent document.

Les données utilisées proviennent des fichiers de la réparation; ce sont à la base des données d'indemnisation et d'ordre médical. La cueillette de données plus précises sur le terrain peut s'avérer

également nécessaire dans le cas de recherches plus spécialisées.

Un effort d'imagination et de créativité, en ce qui a trait à des projets de recherche à concevoir, pourra assurer le lien entre les données dont on dispose actuellement et les efforts de prévention souhaités.

ANNEXE A
TRANSPORT SCOLAIRE

A l'intérieur du secteur "transport", il est un sous-secteur, le transport scolaire, qui possède des caractéristiques suffisamment particulières pour qu'il soit nécessaire de le traiter séparément des données ayant trait aux transporteurs. Chauffeurs de camions et d'autobus de transport local ou interurbain possèdent des caractéristiques semblables en ce qui concerne les types de lésions et l'importance des risques auxquels ils sont exposés. Les employés d'entretien des véhicules dans tous les secteurs possèdent également des caractéristiques de lésions similaires, qu'il s'agisse d'entretien et réparation de camion, d'autobus interurbains ou d'autobus scolaires. Nous apporterons ici quelques nuances concernant les chauffeurs d'autobus scolaires, qui les distingueront ici des autres types de chauffeurs ou conducteurs mentionnés plus haut. Très peu de données portant comme tel sur les lésions chez les conducteurs d'autobus scolaires sont disponibles. Nous devons donc nuancer des estimations qui sont basées sur le transport par autobus en général.

Le nombre de travailleurs employés à titre de conducteurs d'autobus scolaires est d'un peu plus du tiers des 9 100 chauffeurs d'autobus de toute catégorie. La plupart travaillent à temps partiel pour une moyenne de 186 jours de classe annuellement. Contrairement aux autres chauffeurs, les honoraires de ces derniers sont rigoureusement fixes et le temps de travail par jour est environ la moitié moindre que dans les autres catégories. Les distances parcourues sont relativement courtes. De plus, les véhicules disposent de dispositifs de sécurité à l'arrêt et un règlement oblige les autres véhicules à stopper lors de l'embarquement de passagers.

Ces caractéristiques de temps partiel, nombre d'heures travaillées

moindre, sécurité du véhicule, portent à atténuer par hypothèse l'importance du nombre comme de certains types de lésions dans cette catégorie particulière de travailleurs. Cependant, nous croyons qu'il faut considérer ces travailleurs comme globalement exposés aux mêmes risques à peu de choses près (par heure travaillée) que les autres chauffeurs dans le transport par autobus.

Selon le tableau 52, les trois plus importantes catégories (6% du total et plus) pour ce qui concerne la nature, le siège et l'agent causal de lésions, le genre d'accidents et la profession du réclamant (moyenne pour 1981 à 1984).

En ce qui concerne certaines des caractéristiques des lésions, nous pouvons présumer que, la durée d'exposition aux risques de maux de dos étant moindre, l'incidence absolue pourrait être moins élevée quant aux conflits disco-ligamentaires et dorsalgies.

Par heure travaillée, l'exposition aux risques d'accidents de la route ne nous paraît pas devoir être différente que pour les autres transporteurs. Quant aux blessures aux mains et doigts, on les retrouve surtout chez les mécaniciens et le personnel d'entretien des véhicules.

Statistiques de la R.A.A.Q. sur le nombre de victimes et la nature des blessures pour les autobus scolaires

1980:	1 blessure mortelle
	3 blessures graves
	129 blessures légères
1981:	3 blessures graves
	127 blessures légères
1982:	5 blessures graves
	87 blessures légères

TABLEAU 52

SECTEUR TRANSPORT ET ENTREPOSAGE
CARACTÉRISTIQUES DES LÉSIONS ET PROFESSION DES RÉCLAMANTS
MOYENNE 1981 A 1984 POUR LE TRANSPORT PAR AUTOBUS
(INCLUANT LE TRANSPORT SCOLAIRE)*

	SUR 100%		SUR 100%
Nombre de lésions	785/an	Siège de la lésion	
		Colonne et dos	14,7
		Main et doigts	12,3
		Oeil	10,7
Nature des lésions		Agent causal	
Conflits discoliga-		Véhicule routier	14,7
mentaires	14,3	Sol	7
Dorsalgies	12	Courir, grimper,	
Contusions, écrasement	9,7	etc.	4,7
Genre d'accident		Professions des réclamants	
Mouvements involontaires	6,7	Camionneur ou conduc-	
		teur d'autobus	24
Efforts excessifs	8	Mécanicien	15,7
Collision avec un objet mobile	6	Manutentionnaire	1

* Fichier Stat 35 CSST

L'incidence de mouvements involontaires ou d'efforts excessifs ayant pu provoquer un conflit discoligamentaire ou une dorsalgie nous apparaîtrait comme devoir être semblable par heure travaillée aux autres chauffeurs d'autobus, d'autant plus que, selon la littérature sur le sujet, ce sont les chocs répétés à l'intérieur du véhicule qui seraient à l'origine des problèmes de dos chez les chauffeurs.

Quant aux maladies professionnelles, la surdité figure comme la principale avec 0,5% des lésions déclarées. En conclusion, comme chez les autres chauffeurs, les deux principaux problèmes de santé et de sécurité chez les conducteurs d'autobus scolaire sont sans nul doute, par ordre: les maux de dos, les blessures et décès occupationnels par accident de la route.

ANNEXE B

DÉFINITION DES TERMES UTILISÉS

LÉSIONS PROFESSIONNELLES, ACCIDENTS DU TRAVAIL ET MALADIES PROFESSIONNELLES

Par **lésions professionnelles**, on entend l'ensemble des accidents du travail et des maladies professionnelles caractéristiques ou reliés directement aux risques particulier du travail.

Un **accident du travail** est un événement imprévu et soudain, attribuable à toute cause, qui survient à une personne par le fait ou à l'occasion de son travail et qui entraîne pour elle une blessure, une maladie ou le décès. Il est important de souligner que lorsqu'on parle d'accident, il s'agit en fait des séquelles subies par le travailleur et non pas des accidents eux-mêmes; à savoir qu'on ne décrit pas comment l'accident est survenu, mais on indique quels sont les différents éléments qui ont résulté en une séquelle, soit la nature, le siège, etc. de la blessure.

Une **maladie professionnelle** est une maladie contractée par le fait ou à l'occasion du travail et reconnue par la Commission comme caractéristique d'un travail ou reliée directement aux risques particuliers du travail.

AVEC OU SANS INTERRUPTION DE TRAVAIL, INCAPACITÉ TEMPORAIRE ET PERMANENTE, DÉCÈS

Les accidents du travail se divisent en deux catégories, soit ceux **"avec interruption de travail"** et ceux **"sans interruption de travail"**. Nous utilisons parfois les termes **"compensable"** et **"non compensable"** pour désigner ces deux catégories. De plus,

la catégorie "avec interruption de travail" (ou compensable) se subdivise également en trois sous-catégories soit: **"incapacité temporaire", "incapacité permanente"** et **décès".**

L'accident du travail sans interruption de travail (ou non compensable) est un accident qui ne rend pas le travailleur incapable d'occuper son emploi au-delà de la journée au cours de laquelle l'accident se produit.

L'accident du travail avec interruption de travail (ou compensable) est un accident qui rend le travailleur incapable d'occuper son emploi au-delà de la journée au cours de laquelle l'accident se produit.

Il est important de souligner, qu'au chapitre des accidents du travail, la distinction entre "sans interruption de travail" et "avec interruption de travail" est très significative, à savoir qu'elle constitue la première indication de la gravité de l'accident du travail.

D'ailleurs, certains organismes européens en santé et en sécurité du travail utilisent le terme "accident bagatelle" pour désigner les accidents sans interruption de travail, et "accident grave" pour ceux qui entraînent une interruption de travail. Par contre, en ce qui a trait aux maladies professionnelles, cette même distinction est beaucoup moins significative; nous expliquerons pourquoi un peu plus loin.

Les accidents du travail avec interruption de travail se subdivisent en trois sous-catégories:

- les incapacités temporaires;
- les incapacités permanentes;
- les décès.

Les incapacités temporaires

Cette sous-catégorie regroupe les dossiers des victimes d'accidents du travail qui ont perdu, suite à l'accident, un ou plusieurs jours de travail au-delà de la journée de l'accident. Ces journées de travail perdues, nommées "jours d'indemnisation", sont compensées par la Commission à 90% du revenu net de l'accidenté.

Les incapacités permanentes

Cette sous-catégorie regroupe les dossiers des victimes d'accidents du travail à qui la Commission a attribué un "taux d'incapacité permanente" suite à un accident; ce taux représente la somme du "DAP" et de l'"IRT".

Le DAP est le pourcentage de déficit anatomo-physiologique établi d'après le règlement n° 59 sur le Barème des déficits anatomo-physiologiques de la Commission. Par exemple, l'amputation au tiers moyen de l'avant-bras représente un "DAP" de 55% d'après ce même règlement.

Cependant, comme l'accidenté à qui l'on a attribué un "DAP" aura à subir une perte d'intégrité physique permanente, il est possible que ce travailleur ait de la difficulté à réintégrer le marché du travail. Pour contrer cette perte d'intégrité, la Commission évalue donc un pourcentage pour "l'inaptitude à reprendre le travail" (IRT). Ce pourcentage est établi en fonction de plusieurs critères tels, l'âge, le "DAP", la nature de la lésion en fonction de l'occupation de l'accidenté, sa scolarité, son expérience de travail, sa mobilité, etc.

Compte tenu de la complexité de cette catégorie d'accident du travail, chaque cas nécessite une expertise médicale approfondie. Ainsi il s'écoule un certain laps de temps avant qu'un dossier ne soit définitivement classé dans la sous-catégorie "incapacité permanente". Le dossier pourra donc séjourner entre-temps dans les

catégories "non compensable" ou "incapacité temporaire". Il est donc important de noter que les statistiques fournies pour l'année 1983 ne reflètent que partiellement la situation réelle, celle-ci ne devant être connue que plus tard.

Les décès

Cette sous-catégorie regroupe les dossiers des victimes d'accidents du travail et de maladies professionnelles dont la conséquence a été le décès de la victime. Lorsque le décès survient quelque temps après l'accident, le dossier pourrait avoir été d'abord inscrit sous une autre catégorie avant d'être définitivement classé "Décès". Il faut aussi rappeler que chaque cas de décès est étudié attentivement par la Commission afin de déterminer s'il est effectivement relié au travail.

LES MALADIES PROFESSIONNELLES NON COMPENSABLES, AVEC INTERRUPTION DE TRAVAIL, AVEC INCAPACITÉ PERMANENTE

Nous avons déjà mentionné précédemment que la distinction entre "avec" et "sans" interruption de travail est peu significative dans le cas des maladies professionnelles. En effet, les maladies professionnelles, en raison de leur caractère évolutif et de la nature même de la maladie et du traitement qu'on y apporte, ne nécessitent pas dans la plupart des cas de journée d'absence, bien qu'elles puissent souvent être considérées plus graves que les accidents avec interruption de travail.

Néanmoins, les maladies professionnelles, tout comme les accidents du travail, se subdivisent en deux catégories: **"compensables"** et **"non compensables"**.

Dans la première catégorie, se retrouvent les dossiers des victimes de maladies professionnelles qui n'ont pas un emploi au-delà de la

date de la demande de prestation ou du premier examen médical.

Dans la deuxième catégorie (compensable) sont classés les dossiers des victimes de maladies professionnelles à qui la Commission reconnaît une "incapacité permanente" (que le travailleur soit apte ou non à occuper son emploi), ainsi que celles qui, en raison de leur maladie professionnelle, sont devenues temporairement incapables d'occuper leur emploi.

Ainsi les maladies professionnelles compensables peuvent être subdivisées en trois sous-catégories:

- avec incapacité permanente et avec interruption de travail;

- avec incapacité permanente seulement;

- avec interruption de travail seulement.

Il est possible qu'avant qu'il ne soit classé comme maladie professionnelle, un dossier soit classé dans une autre catégorie. Cette situation résulte du fait que, tout comme les dossiers d'accident avec incapacité permanente, ceux de la catégorie "Maladie professionnelle" nécessitent une expertise médicale et une étude attentive pour déterminer la relation entre la maladie et le milieu environnemental de travail du réclamant, avant que la victime ne soit déclarée admissible à la compensation prévue par les lois administrées par la Commission.

CHAPITRE 6: LES RISQUES ASSOCIÉS AU SECTEUR

Recherche et rédaction: Norberto Berestovoy,
chercheur, ing.

TRANSPORT

Pour décrire les méthodes de travail et les risques pour la santé et la sécurité qui y sont associés, nous diviserons le secteur du transport en six sous-groupes:

- transport aérien;
- transport par voie ferrée;
- transport par eau;
- transport routier;
- transport par pipeline;
- autres.

Nous décrirons les opérations les plus fréquemment effectuées en insistant sur l'analyse des principaux facteurs de risque.

DIFFÉRENTS TYPES DE TRANSPORT

Dans le cas des marchandises, on peut distinguer deux types de transport: le transport de charges complètes et le transport de lots brisés.

Dans le cas du transport de charges complètes, le produit est transporté entre deux points précis, le chargement et le déchargement étant effectués en ces deux endroits.

Dans le cas du transport de lots brisés, il existe, pour le même chargement, différents points de départ et/ou d'arrivée. Généralement, le deuxième type de transport est le plus souvent utilisé quand les distances impliquées sont relativement courtes et que l'on a un unique point de chargement mais plusieurs points d'arrivée.

Une autre classification peut aussi être faite selon la façon dont

les produits sont rangés dans le véhicule; on distingue ainsi le transport en vrac et le transport par charges unitaires.

Il faut remarquer que le type de transport exerce une influence plus ou moins grande sur les méthodes de chargement, de déchargement et de manutention, sur la conception du véhicule utilisé (camion, train, avion ou bateau) ainsi que sur les installations d'expédition et de réception.

Nous passerons en revue les principales caractéristiques des opérations et de l'équipement de transport pour les six sous-secteurs mentionnés au début du chapitre.

TRANSPORT AÉRIEN

Le transport aérien prend de plus en plus d'ampleur dans le transport des marchandises et des passagers à travers le monde. Les principaux avantages liés à ce type de transport sont: la rapidité, la sécurité, un réseau de circulation très dense, et une grande fréquence de vols.

Pour l'étudier il faut tenir compte de deux environnements très différents: les avions et les aéroports.

Le milieu de travail

. **Les avions** Les flottes des lignes aériennes sont très diversifiées et leur gamme est très large.

On y trouve des avions de très petite taille utilisés pour le transport rapide et éventuel de passagers ou de marchandises et de grands avions de transport possédant une capacité de plus de 100 tonnes.

En général trois catégories d'avions sont utilisées:

- mixtes Ils transportent des passagers et une partie de fret;
- combis Leur pont principal offre une capacité supplémentaire. L'espace ainsi disponible peut être aménagé pour le transport de marchandises ou de passagers;
- tout cargo Ils sont réservés exclusivement au transport des marchandises.

Pour illustrer les différents types d'avions, une liste (non exhaustive) des avions et de leur capacité approximative est donnée ci-dessous:

Modèle	Capacité (tonnes)
DC-3	3
CARVAIR	8
DC-9F	15,4
B-737	15
HERCULES	22,7
ANTONOV-12	20
B-707F	40
DC-863	44
DC-10F	70
B-747	110
AIRBUS A-300	45
SUPER GUPPY	23,8

L'avion constitue un milieu de travail très particulier, si on tient compte au fait qu'il évolue dans un environnement éminemment hostile à la vie (et qui peut affecter aussi certains types de produits). A l'extérieur, le manque d'oxygène et les températures qui peuvent descendre jusqu'à -40°C sont autant de raisons qui rendent nécessaire l'aménagement des avions comme un système chargé d'entretenir la vie.

Aujourd'hui, dans les avions qui évoluent à une grande altitude, presque tous les compartiments sont pressurisés, ventilés et chauffés. La pression normale ne descend pas au-dessous de 0,75 kg/cm^2 et la température peut être réglée entre 5° C et 20° C.

. **Les aéroports** Les opérations effectuées dans la plupart des aéroports peuvent être regroupées ainsi:

- Le soutien logistique Il comprend les activités liées à la direction et à la coordination des opérations de l'aéroport et au contrôle du trafic.
- La manutention du fret et le transport des passagers Ces opérations regroupent toutes les activités liées au chargement et au déchargement des avions, à la surveillance et au service aux passagers.
- L'entretien Ces opérations comprennent toutes les opérations d'entretien, qu'il s'agisse des installations ou des avions afin d'assurer un fonctionnement sécuritaire des lignes aériennes.
- L'administration, ventes et services Ces opérations englobent toutes les activités commerciales reliées aux compagnies aériennes, les ventes faites à l'intérieur de l'aéroport ainsi que les services auxiliaires qui sont offerts tant aux travailleurs qu'aux usagers.

Sans aucun doute, ce qui caractérise ce milieu de travail (du point de vue sécurité), c'est la complexité parce que, d'une part, les grands aéroports peuvent être considérés comme des collectivités satellites exerçant un très grand nombre d'activités et possédant un certain degré d'autosuffisance et, d'autre part, à cause de la présence, dans un même lieu de deux groupes de personnes: un groupe stable de travailleurs et un autre groupe instable composé des passagers, du personnel navigant, etc.

Le personnel

Pour l'étude des activités et des facteurs de risques qui le tou-

chent, nous avons jugé utile de diviser le personnel impliqué dans le transport aérien en deux grands groupes:

- Personnel navigant;
- Personnel au sol.

. **Personnel navigant** Cette catégorie comprend les pilotes, les techniciens et le personnel de cabine chargé du service auprès des passagers et de la surveillance de la cargaison.

Le personnel de conduite est responsable de l'opération de l'aéronef et il est composé, suivant la taille de l'avion et la durée du voyage, d'un pilote, d'un co-pilote, d'un ingénieur de vol et d'un technicien de navigation.

Ses tâches principales sont le pilotage de l'avion, la vérification constante des conditions de vol, la consultation des divers instruments de bord, la communication avec les différents postes au sol. De plus, il est responsable des passagers et de la cargaison.

En ce qui concerne le personnel de cabine, ses responsabilités sont axées sur la surveillance et le service auprès des passagers et la préparation et l'organisation des procédures d'urgence et d'évacuation.

. **Personnel au sol** Le personnel au sol comprend le personnel d'opération, le personnel de manutention du fret, le personnel d'entretien et diverses catégories de personnel affecté à l'administration, aux ventes et aux services.

- Personnel d'opération Il est constitué principalement des contrôleurs du trafic aérien. Les responsabilités premières des contrôleurs sont de donner toute l'information nécessaire afin d'assurer un fonctionnement sûr et efficace des avions et des aéroports, de prévenir la possibilité d'une collision en vol ou au sol; enfin, d'alerter, en cas de besoin, les services pertinents.

Tout au long du voyage, les différents centres de contrôle régionaux surveillent les opérations de chaque aéronef en les comparant avec le plan de vol soumis et accepté avant le départ.

Dans le voisinage des aéroports et pendant les manoeuvres d'approche et de décollage, le pilote est guidé par les informations qui lui sont fournies par le centre.

Un autre type de service est assuré par la tour de contrôle des aéroports qui surveille par radio les opérations de tous les aéronefs qui évoluent dans l'aérodrome.

L'équipement utilisé est constitué surtout de radars, d'équipements de communication et d'ordinateurs, selon que le système est plus ou moins automatisé.

- Personnel de manutention de fret Il a pour tâche la préparation, le chargement et le déchargement du fret. L'accroissement du trafic, ces dernières années, a eu pour résultat l'introduction de nouvelles méthodes pour la manutention elle-même, ainsi que pour l'administration et la logistique du fret.

Les facteurs qui caractérisent la manutention du fret aérien et qu'il faut noter en premier sont l'environnement du travail (l'aéroport), puis, la présence éventuelle de certains produits et conditions spéciales qui peuvent être sources de danger pour les travailleurs.

Les chariots de tout type, élévateurs, transporteurs et tout l'équipement auxiliaire d'entreposage sont, pour leur part, toujours présents.

- Personnel d'entretien Il est chargé de l'entretien des installations et des aéronefs. Ce type d'entretien est en grande partie

similaire à celui effectué dans d'autres industries. Cependant, la présence de matériaux spéciaux dans la construction des aéronefs et de certaines conditions environnantes (bruit, facteurs climatiques, présence de polluants) tout aussi particulières font que le travail d'entretien des aéronefs doit être étudié séparément.

Les travaux d'entretien des aéronefs comprennent deux grandes catégories: d'une part, l'entretien des cellules, et d'autre part celui des moteurs.

En ce qui a trait aux cellules, on vérifie les systèmes, l'état intérieur de la cabine, de la peinture extérieure et de la structure.

Quant aux moteurs, des travaux d'entretien y sont effectués régulièrement: soudure, peinture, traitements avec solvants et adhésifs, métallisation au pistolet, électrodéposition, entre autres. De plus, une vérification sur banc d'essai des réacteurs est faite périodiquement. Il va de soi que ces essais varient selon l'avion dont il s'agit, mais ils comportent souvent des essais de fonctionnement, des essais non destructifs des matériaux (rayons-x, ultraviolets, ultrasons), etc.

- Administration, ventes et services Cette catégorie comprend un grand éventail de professions et de métiers. Suivant l'aéroport, les opérations effectuées seront plus ou moins variées et complexes. On trouve dans cette catégorie, le personnel des ventes, le personnel administratif, le service aux passagers, le contrôle des passagers, la sécurité, les pompiers, etc.

Risques associés

. Personnel navigant Le personnel navigant est exposé à un certain nombre de facteurs qui constituent des risques certains pour sa santé et sa sécurité. Voici quelques-uns de ces facteurs:

Oxygène Même si dans l'aviation moderne son importance a diminué, étant donné les différents systèmes de pressurisation de la cabine de plus en plu sûrs, le risque d'une diminution partielle de la pression d'oxygène est toujours présent. L'hypoxie qui peut en résulter, et dont les symptômes les plus apparents sont respiration courte, palpitations, maux de tête, nausées, confusions, faiblesses musculaires, troubles de vision et de l'ouïe et même perte de conscience, fait de l'oxygène un des facteurs à surveiller.
Certaines conditions telles que le froid, la consommation d'alcool, de tabac et de drogues et la fumée peuvent accélérer l'apparition des symptômes et les aggraver.

Variation de la pression Une variation de pression peut entraîner l'apparition de certains troubles tels que l'odontalgie et certains problèmes dans les cavités thoracique et abdominale.

Bruits et vibrations A la suite des derniers progrès techniques dans le domaine de l'insonorisation, et en raison de la prédominance des moteurs à réaction, les problèmes dus au bruit et aux vibrations (surtout dans les grands aéronefs) ont diminué au cours des dernières années. Il reste néanmoins que l'exposition prolongée aux bruits et vibrations demeure un facteur de risque important dans certains cas, en particulier dans les hélicoptères, les petits avions, et même à certaines places dans les avions de lignes régulières.

Pollution Les émanations de gaz et de fumées, qu'elles proviennent de fuites ou d'incendies, constituent un danger des plus sérieux et doivent être surveillées continuellement.

Conditions atmosphériques Même si la température et la pression peuvent être réglées facilement, l'extrême différence de température entre l'intérieur et l'extérieur de l'avion empêche de régler aussi l'humidité relative.

Dans l'aéronef, l'air est très sec et cette sécheresse peut être à l'origine de certains problèmes plus ou moins graves (excicosis locale ou généralisée).

Autres facteurs physiques D'autres risques, tels que l'exposition aux rayons cosmiques et l'excessive proportion d'ozone présente dans l'air, peuvent être à considérer, même si dans les conditions actuelles de vol, ils ne se sont pas révélés d'une très grande incidence.

Le travail dans un espace réduit L'obligation de rester dans une même position pendant de longues périodes, les déplacements sur des surfaces inclinées et d'autres facteurs ergonomiques peuvent aussi être à l'origine de dangers.

Facteurs psychologiques Le stress et la fatigue découlant de la responsabilité des fonctions et du changement rapide des fuseaux horaires comptent parmi les problèmes les plus importants auxquels le personnel navigant doit faire face.

. **Personnel au sol** Parmi les risques les plus importants encourus par le personnel au sol on peut citer entre autres:

Bruit Le bruit auquel est exposé le personnel au sol de l'aviation provient surtout des moteurs d'avions sans qu'il soit possible d'ignorer pour autant celui qui règne dans les ateliers mécaniques. Les opérations les plus exposées au bruit sont celles liées à l'essai des moteurs et celles qui sont effectuées à proximité des endroits où les moteurs sont réchauffés. Des problèmes de perte de l'ouïe, de maux de tête et de perturbation des communications sont quelques exemples des dangers qu'un bruit excessif peut entraîner.

Vibrations Les sources des vibrations sont les mêmes que celles signalées pour le bruit; des troubles dans le contrôle de la pos-

ture, dans l'aptitude à exécuter des tâches d'une certaine complexité, et dans l'acuité visuelle peuvent se présenter après une exposition prolongée aux vibrations.

Radiation Les sources les plus importantes sont:

- Essais non destructifs (radiographie industrielle ultrasons, ultraviolets, etc.),
- Transport de matières radioactives ou contamination des avions;
- Peintures, instruments et équipement de sécurité et de détection;
- Micro-ondes (radar, communications, etc.);
- Rayons ultraviolets émis par des opérations autres que les essais non destructifs (soudure, etc.).

Les problèmes les plus fréquents causés par les radiations vont de la simple brûlure aux troubles de la vue et jusqu'au cancer (dans les cas d'exposition prolongée).

Risques de nature chimique L'utilisation de substances chimiques considérées dangereuses est fréquente dans l'entretien et l'inspection des appareils.

Parmi ces substances, on peut citer le mercure, certains cyanures, le béryllium, le cadmium, le plomb, le sélénium, le chrome, le nickel, certains acides tels l'acide nitrique, l'acide chromique, certains alcalis comme l'ammoniac, la soude caustique, des gaz tels que l'hydrogène, l'azote et des produits organiques comme le tétrachlorure de carbone, le tétraméthane, les phénols, certaines résines époxydes, le naphtalène, etc.

Pollution Étant donné l'utilisation de moteurs et de réacteurs pour les avions et pour l'équipement de transport et de manutention, le personnel qui travaille dans les aéroports est souvent exposé à une atmosphère très polluée.

Les polluants principaux sont l'oxyde de carbone, les hydrocarbures non brûlés, les oxydes de soufre et d'azote et certains composés du plomb.

Les polluants peuvent provoquer des troubles tels que l'irritation des yeux, de la peau et des voies respiratoires, entraîner certaines intoxications, et, à long terme, avoir une action cancérigène.

Stress nerveux Il se présente normalement sous la forme de fatigue aiguë ou chronique qu'accompagne un état d'anxiété et de nervosité extrêmes.
Il peut aussi prendre la forme d'affections psychosomatiques touchant surtout les systèmes gastro-intestinal et cardio-vasculaire.

Éclairage Certains dangers pour les yeux dus aux caractéristiques de l'équipement utilisé (notamment dans les salles de contrôle du trafic) sont à craindre.
Les manifestations les plus fréquentes sont les maux de tête, le larmoiement et l'irritation des yeux.

Écrans cathodiques L'exposition continuelle aux écrans cathodiques peut entraîner des troubles dus à la présence d'une dose excessive de rayons-x.

Maladies Le transport de personnes, d'animaux et de marchandises d'origines diverses, représente un risque de transmission de maladies infectieuses. Par contre, grâce aux importants contrôles sanitaires imposés dans le transport international, l'incidence de ces risques de maladies devient moins importante aujourd'hui.

Autres risques Les autres risques présents dans les opérations au sol du transport aérien sont analogues aux risques présents dans tout type d'industrie, dès qu'il s'agit par exemple de manipuler des appareils et machines de bureau, des appareils de levage, etc. La

présence d'une très grande quantité de matériel inflammable représente en soi un risque très important d'incendie.

TRANSPORT ET SERVICES FERROVIAIRES

Le matériel

En vue de répondre à tous les types de transport, une gamme extrêmement vaste de matériel roulant est offerte à l'usager, depuis le wagon typique couvert jusqu'aux wagons spécialement conçus pour le transport en vrac de produits déterminés.

A titre d'exemple, on peut citer les types de wagons suivants:

. **Wagons couverts** Cette catégorie comprend une ample gamme de wagons conçus pour transporter la marchandise devant être maintenue à l'abri.

Le type le plus utilisé est muni d'une porte latérale et est chargé et déchargé à l'aide de chariots élévateurs, de chariots à palettes, ou bien par manutention manuelle.

On retrouve dans cette catégorie un certain nombre de wagons spécialisés, tels les wagons réfrigérants ou les wagons pour animaux, pour ne citer que ceux-là.

. **Wagons plats** Grâce à ce type de wagons, l'accès à la marchandise et sa manutention deviennent plus faciles. Toutefois, ils offrent peu de protection et il est indispensable de procéder à une disposition soigneuse de la charge pour que le transport et la manutention s'effectuent en toute sécurité.

Les caractéristiques telles que la hauteur des parois, la longueur, la présence de parois latérales, etc. peuvent varier pour s'adapter

au produit et au type de manutention utilisé.

. **Wagons tombereaux** Ils conviennent plus précisément au transport en vrac de certains matériaux. Ouverts dans leur partie supérieure, ils sont habituellement chargés à l'aide de bandes transporteuses, de bennes preneuses, d'élecro-aimants, etc.

. **Wagons citernes** Ces wagons varient grandement selon le type de produit à transporter. Les plus courants sont ceux spécialement conçus pour le transport des boissons et autres liquides alimentaires, des carburants liquides, des gaz liquéfiés et des produits chimiques.

Leurs systèmes de remplissage et de vidange sont adaptés aux caractéristiques de la marchandise, les principaux opérant par gravité, pompage ou aspiration. Ces wagons doivent répondre aux normes prescrites pour le transport des matières dangereuses ou polluantes.

En ce qui concerne le reste du matériel utilisé dans le transport ferroviaire on peut citer encore, la voie elle-même, les locomotives et le matériel logistique tel que l'équipement de chargement et de déchargement, de communications, d'administration, etc.

Les locomotives utilisées aujourd'hui sont de l'un des trois types suivants: diesel, diesel-électrique ou électrique.

Les premières sont entraînées par un moteur diesel. Quant aux diesel-électriques, le moteur actionne un générateur électrique qui alimente les moteurs de traction. Cette conception permet la simplification de l'entretien ainsi qu'un meilleur rendement. Finalement, le troisième implique l'utilisation de fils conducteurs électriques extérieurs pour alimenter les moteurs de traction.

Le personnel

Le personnel travaillant dans le transport ferroviaire, peut se classifier comme suit:

. **Équipage** Il inclut le conducteur, le garde et le personnel du service aux passagers. Leurs responsabilités comprennent la vérification de l'état de l'équipement avant le départ et toutes les manoeuvres nécessaires à la conduite du véhicule (surveillance et contrôle des instruments indicateurs, contrôle de la charge, etc).

. **Personnel de service** Régulateurs, signaleurs et autres détiennent la responsabilité de la coordination des opérations. Leurs tâches comprennent, notamment, l'organisation, la signalisation, le contrôle du trafic, l'assignation des wagons et l'administration des mouvements des trains.

. **Personnel d'entretien des voies** La machinerie moderne permet l'entretien des voies ferrées par un nombre réduit de travailleurs. Des sections complètes de voie peuvent être préfabriquées et posées par des moyens mécaniques.

L'élimination des irrégularités des surfaces de roulement, le relèvement de l'alignement et de l'état des voies, peuvent aussi être faits automatiquement.

C'est ainsi que certaines des tâches que le personnel d'entretien des voies effectuait auparavant sont maintenant réalisées grâce à des moyens mécaniques. Toutefois, à certains endroits, on exécute encore manuellement quelques travaux particuliers: test, graissage, dégèlement.

. **Personnel technique et d'entretien du matériel roulant** Les locomotives et tout le matériel roulant sont contrôlés et réparés dans les ateliers d'entretien. Les tâches principales du personnel

de ces ateliers comprennent le nettoyage (avec de la lessive ou des acides), les vérifications et les réparations périodiques ainsi que l'entretien préventif des locomotives et wagons. Les opérations effectuées vont du travail des métaux et du bois à la soudure et à la peinture (à grande et petite échelle).

Risques associés

Même si les trains constituent un moyen très sécuritaire de transport en ce qui concerne les passagers et les marchandises, les travailleurs du chemin de fer sont exposés à des risques particuliers de nature assez sérieuse.

. **Bruit** Il est produit surtout par le roulement du train et il existe aussi dans les travaux d'entretien des voies et du matériel roulant; il atteint parfois des niveaux supérieurs aux niveaux admissibles et peut causer des pertes de l'ouïe aussi bien que des maux de tête et perturber la communication normale.

. **Vibrations** Les sources principales sont les mêmes que celles signalées pour le bruit; des troubles dans le contrôle de la posture, dans l'aptitude à exécuter des tâches d'une certaine complexité, et dans l'acuité visuelle peuvent se présenter après une exposition prolongée aux vibrations.

. **Travail à des heures irrégulières** La nature même du travail oblige les conducteurs et l'équipage en général à travailler à des heures irrégulières, ce qui peut provoquer des troubles psychologiques et psychosomatiques tels que difficulté d'adaptation et troubles du système digestif.

. **Conditions climatiques extrêmes** Les risques présentés par l'exposition aux conditions climatiques extrêmes peuvent être classifiés ainsi:

Lumière solaire Elle affecte tous les travailleurs qui y sont exposés.

Les effets les plus remarquables de la surexposition sont le rougissement de la peau, l'apparition d'ampoules, les douleurs et, dans certains cas, l'irritation des yeux.
Une exposition prolongée peut avoir des effets cancérigènes.

Froid Il affecte tous les travailleurs qui exécutent des travaux extérieurs en hiver.

La température et la vitesse du vent sont les facteurs les plus importants qui déterminent les risques de l'exposition au froid.
Les effets les plus graves sont les tremblements, les gelures et l'hypothermie.

Pluie, neige, grêle et vent Ces intempéries rendent difficile la réalisation de la plupart des tâches. De plus, la mauvaise visibilité et la difficulté de communiquer par mauvais temps augmentent les risques d'accidents.

Pollution Les polluants principaux sont l'oxyde de carbone, les hydrocarbures non brûlés, les oxydes de soufre et d'azote et certains composés du plomb en provenance des moteurs à combustion interne.

Les troubles qu'ils peuvent causer sont des problèmes et irritations des yeux, de la peau et des voies respiratoires et certaines intoxications; à long terme, ils peuvent avoir une action cancérigène.

Le travail dans les tunnels présente des risques particuliers car une ventilation adéquate n'y est pas toujours possible.

. **Chocs électriques** La présence de câbles d'alimentation, surtout dans le cas des trains électriques, présente un danger important d'électrocution.

. **Autres** Les travaux de chargement et de déchargement des wagons et le transport de produits dangereux tels qu'acides, produits du pétrole, gaz comprimés, matériaux radioactifs, inflammables ou explosifs peuvent aussi être à l'origine de nombreux accidents.

Finalement, dans les ateliers de réparation et d'entretien, les dangers typiques de toute industrie mécanique sont présents. L'utilisation des machines-outils, de la soudure, des techniques d'essai non destructives, de la peinture et d'autres opérations sont susceptibles de produire brûlures, contamination, irritation de la peau et des voies respiratoires, contamination par radiation, etc.

TRANSPORT PAR EAU

Types de transport

Les différents types de transport par eau peuvent être classifiés d'après la voie empruntée (fluviale ou maritime), le conditionnement de la marchandise (vrac, palettes, conteneurs, sacs, cartons, passagers, etc.) ou selon le type de navire utilisé (conventionnel, polyvalent, porte-conteneurs, etc.). Chacune de ces caractéristiques aura une grande influence sur le type d'opération et l'équipement utilisés.

. **Produits en vrac** Les produits transportés en vrac sont soit gazeux, soit liquides, soit solides secs. Les produits gazeux peuvent être transportés sous forte pression, en petites quantités, dans des récipients spéciaux ou sous forme liquide à basse température (gaz naturel liquéfié, gaz de pétrole, butane, propane, ammoniaque, etc.).

Il convient de noter que des dangers d'explosion, d'incendie et souvent la toxicité des produits imposent, dans ce cas, des contraintes de sécurité importantes. Il est aussi à remarquer que, dans le cas de produits gazeux liquéfiés, les terminaux doivent être spécialement équipés pour leur traitement (reliquéfaction, etc.).

Dans le cas des liquides, qui représentent le plus gros tonnage transporté par mer, le pétrole brut occupe une place très importante et un type spécial de navire a été développé à cette fin, (pétroliers de très grosse et moyenne portée). Les dérivés du pétrole, huiles et autres produits chimiques sont transportés par des navires citernes qui comportent, en général, un grand nombre de réservoirs permettant le transport de différents produits lors d'un même voyage.

Les navires sont chargés grâce à des installations terrestres qui déversent les produits dans leurs réservoirs. Par contre, le contenu des citernes est déchargé au moyen de pompes installées à bord.

En ce qui concerne les solides, les produits les plus fréquemment transportés sont les minerais (fer, chrome, manganèse, etc.), le charbon, les grains (maïs, blé, soja, orge) et les produits pulvérulents tels que le ciment, le soufre, etc.

Les navires spécialisés pour le transport en vrac de solides secs ont comme caractéristique commune la présence de parois obliques qui permettent à la charge de se rassembler par gravité dans une place accessible aux bennes de déchargement.

En général, ces navires sont chargés et déchargés au moyen d'un équipement situé à terre tel que portiques, grues spécialisées, élévateurs, suceuses, tapis roulants, etc.

. **Marchandises emballées** Les marchandises peuvent être emballées soit dans une présentation conventionnelle (sacs, cartons, balles, etc), soit palettisées, ou dans des conteneurs.

L'équipement utilisé pour la manutention, les opérations effectuées et même les installations portuaires nécessaires dépendent de la forme de l'emballage.

Les grues, portiques et chariots sont utilisés pour le chargement et le déchargement.

Au cours des dernières années, le conteneur est devenu l'emballage type et il a permis une très grande évolution dans les systèmes de manutention.

A part les bateaux spécialisés pour le transport en vrac (pétroliers, citernes, ou matériel sec) déjà mentionnés, il existe d'autres types de bateaux qui peuvent être classifiés comme suit:

. **Navire conventionnel** C'est le cargo type, le navire transporteur de marchandises non unitisées (palettes et conteneurs). Il est de dimension moyenne et la marchandise occupe ses 3 à 6 cales. Ses ouvertures sont relativement étroites et on utilise presque toujours, pour la manutention, les dispositifs en place sur le navire lui-même (mats de charge, grues, transporteurs, etc.).

L'adaptabilité de ce type de navire à tout type de marchandise est considérable, mais il accepte difficilement les charges palettisées et pratiquement pas les conteneurs en raison de contraintes structurelles et dimensionnelles.

La manutention nécessite une main-d'oeuvre importante (de 50 à 100 personnes selon le tonnage).

. **Navire polyvalent** Il est semblable au navire conventionnel, mais ses dimensions et structures sont calculées en fonction du transport des palettes ainsi que des conteneurs. Habituellement plus gros que le navire conventionnel les ouvertures de ses cales sont aussi plus grandes. Ses moyens de manutention sont plus puissants et il exige donc un plus petit nombre de travailleurs.

. **Navire porte-conteneurs** Il est spécialement conçu pour le transport de conteneurs et il en existe différents types qui varient selon les moyens de manutention, la façon de placer les conteneurs, etc.

. **Navire roulier** C'est un navire dont la manutention se fait horizontalement par roulage. Les marchandises sont soit roulantes par nature, soit unitisées et placées sur remorques esclaves, soit transportées à bord par chariots élévateurs. Ces navires se caractérisent par l'absence de cloisonnement vertical, ce qui donne de grands entreponts communiquant entre eux par des rampes ou des ascenseurs.

Ces navires sont spécialement conçus pour le matériel roulant, les colis lourds, encombrants ou de grandes longueurs. Ils sont également très utilisés comme traversiers.

La main-d'oeuvre pour les opérations de chargement et de déchargement est réduite.

. **Transport spécialisé** Dans cette catégorie, on peut citer en guise d'exemples:

- Les navires transporteurs de bois Les navires utilisés sont très différents selon les diverses présentations du produit, grumes, bois scié ou copeaux;
- Les transporteurs de colis lourds Ils sont dotés d'une importante capacité de levage et de grandes ouvertures.

Opérations

Les opérations de chargement et de déchargement des bateaux comprennent généralement les étapes suivantes:

. **Ouverture des cales** C'est une opération dangereuse qui implique qu'on enlève les couvertures et les traverses qui les assurent.

. **Touage de la charge** Cette opération consiste à amener la charge aux endroits où elle pourra être levée et à la préparer pour le levage. L'opération est effectuée par des méthodes manuelles ou mécaniques suivant la taille et le poids du chargement.

. **Levage et déchargement** Les méthodes de levage varient selon la marchandise et l'équipement disponible. Des grues et portiques spéciaux sont généralement utilisés.

Cette opération est effectuée par des groupes réduits de personnes; par ailleurs, un nombre important de règles spécifiques de sécurité doivent être observées lors de l'élingage et du levage de la charge pour éviter d'importants risques d'accidents.

. **Transport intérieur et entreposage** Les marchandises sont transportées à l'entrepôt où elles demeurent en attente de la livraison finale.

Risques associés

. **Manutention** Même si les opérations sont hautement mécanisées, elles requièrent souvent le levage ou le transport manuel des marchandises. Des lésions peuvent être causées aux travailleurs par des bords, des clous ou d'autres objets dangereux sur les marchandises et contenants.

D'ailleurs, l'écrasement des mains ou des pieds, au moment de placer ou de transporter la marchandise est un risque très élevé.

. **Horaires irréguliers** La nature même du travail exige des travailleurs à bord des heures irrégulières et parfois même sept jours par semaine, ce qui peut causer des problèmes d'adaptation et des troubles psychosomatiques touchant surtout le système digestif.

. **Conditions climatiques** En raison des conditions climatiques extrêmes, les travailleurs du transport par eau peuvent être exposés à des problèmes de peau: rougissement, apparition d'ampoules et douleurs; dans certains cas la lumière solaire cause des irritations aux yeux tandis que le froid provoque des tremblements, des gelures et l'hypothermie.

La pluie, la neige et le vent rendent difficile la réalisation de toutes les tâches extérieures à cause de la mauvaise visibilité et des problèmes de communication qu'ils entraînent.

. **Autres** La pollution causée par les moteurs à combustion interne et les fuites du matériel transporté représentent aussi un danger pour la santé et la sécurité des travailleurs.

D'ailleurs, l'étroitesse de certaines passerelles et échelles des navires, associée aux risques d'incendie, d'explosion, d'échappement de vapeurs et de gaz dangereux pose des problèmes difficiles à résoudre.

Enfin, étant donné l'ambiance humide et hautement corrosive du milieu, nous soulignerons ici l'importance d'une vérification périodique des équipements mécaniques et électriques.

TRANSPORT ROUTIER

L'industrie du transport routier a connu, dans les derniers siècles, une croissance dans précédents, et aujourd'hui c'est un des moyens

de transport les plus importants, qu'il s'agisse du transport des marchandises ou du transport des passagers.

Le véhicule routier constitue un maillon essentiel, voire indispensable, à la chaîne logistique de distribution.

Le matériel

Les marchandises transportées sont souvent conditionnées différemment et le matériel nécessaire (camions, quais, dispositifs de chargement, etc.) doit donc être adapté en conséquence.

. **Transport de marchandises en vrac** Les pierres, les cailloux, le sable et les divers minerais sont transportés dans des bennes.

Celles-ci sont de différents types: bennes à ridelles fixes ou rabattables, bennes basculantes, à fond renforcé, etc.

Le chargement est effectué soit par moyens mécaniques, pelles, bandes transporteuses, entre autres, soit directement depuis les réservoirs de stockage par gravité comme dans le cas du ciment, du sable, etc.

. **Transport de liquides par camion-citerne** Suivant les besoins des produits transportés, les camions-citernes peuvent être:

- chauffés;
- réfrigérés;
- construits en matériaux spéciaux (acier inoxydable, aux parois internes vitrifiées, en alliage d'aluminium, en polyester renforcé).

Le remplissage se fait par gravité, par pompage ou par aspiration. La vidange se fait par pompage ou par gravité.

. **Transport de marchandises emballées, pallettisées et de charges unitisées** Ce genre de marchandise se transporte, selon sa nature, dans des carrosseries ouvertes ou fermées, dotées, lorsque le produit l'exige, de carrosseries isothermes, frigorifiques, ou autres.

. **Transport de marchandises non emballées** Dans cette catégorie entrent notamment, les fourgons de déménagement, le transport d'animaux vivants et le transport de viandes en carcasses. Ces marchandises sont transportées dans des camions fermés.

. **Transport de conteneurs** Les conteneurs sont habituellement transportés par semi-remorque, par plateaux ou par squelette spécialisé.

. **Autres** Il existe aussi des camions et des bennes spécialement conçus pour le transport d'autres types de marchandises tels que les produits forestiers, les automobiles, etc.

Le personnel

Le personnel comprend aussi bien le personnel de conduite que le personnel de soutien logistique, technique et administratif, ainsi que les débardeurs et les employés chargés de l'entretien, etc.

Les opérations effectuées par le personnel sont avant tout les suivantes: chargement et déchargement des véhicules, supervision de l'état et placement de la charge, conduite et entretien du véhicule, réparations d'urgence et livraison de la marchandise.

Pour accomplir ces tâches, le personnel, et surtout les conducteurs, sont parfois obligés de travailler à des heures irrégulières et dans des conditions climatiques extrêmes.

Risques associés

Les principales causes d'accident rencontrées dans le transport rou-

tier sont dues à la manutention (efforts excessifs), les chutes au niveau et en hauteur et les coups avec des objets. Pour la période de 1979 à 1982, ces accidents ont représenté près de 50% des accidents compensables au Québec.

. **Manutention** Des lésions peuvent être causées aux travailleurs par des bords, clous ou autres objets dangereux sur les marchandises et dans les contenants.

L'écrasement des mains ou des pieds, au moment de placer ou de transporter la marchandise, est fréquent. Les efforts excessifs dus à la manutention manuelle présentent aussi un danger très fréquent dans cette industrie.

. **Pollution** Les moteurs à combustion interne représentent la source principale de pollution. Les polluants les plus fréquemment rencontrés sont l'oxyde de carbone, le dioxyde de carbone, les hydrocarbures non brûlés, les oxydes de soufre et d'azote ainsi que certains composés du plomb.

Ils peuvent causer des irritations aux yeux et à la peau, des intoxications et des empoisonnements.

. **Bruit et vibrations** Les conducteurs des véhicules sont aussi exposés aux bruits et aux vibrations qui, ayant des composantes de basse fréquence, risquent de causer des maux de tête.

. **Facteurs ergonomiques** Étant donné que leur travail les oblige à maintenir une position assise durant de nombreuses heures consécutives, les conducteurs ont souvent des problèmes au niveau de la colonne vertébrale et des épaules.

. **Conditions climatiques** Les travailleurs du transport routier peuvent être exposés à des conditions climatiques extrêmes; il en

résulte des rougissements de la peau, l'apparition d'ampoules et de douleurs. Dans certains cas, des irritations des yeux sont causées par la lumière solaire, tandis que les tremblements, gelures et l'hypothermie sont les résultants du froid.

La pluie, la neige et le vent compliquent la réalisation de toutes les tâches à cause de la mauvaise visibilité et de la difficulté de communiquer par mauvais temps.

. **Maladies** Divers problèmes de santé peuvent être associés au type de marchandises transportées qui risquent d'être cause de contamination et transmettre différentes maladies (brucellose, érysipéloïde, anthrax, etc.)

TRANSPORT EN COMMUN

Les caractéristiques du transport en commun sont très différentes selon l'endroit où il est effectué (transport urbain, interurbain, rural), selon le type de véhicule utilisé ou encore selon la nature du parcours: parcours prédéterminé ou variable effectué par autobus de ligne, taxi, ou limousine.

Différentes aussi sont les tâches et responsabilités des employés qui, dans certains cas, doivent vérifier le paiement du billet ou placer les bagages. La source d'énergie n'est pas toujours la même non plus: en effet, on utilise soit l'énergie électrique ou la gazoline, les moteurs diesel, le gaz butane, etc.

Le personnel

Quel que soit le type de transport, le personnel peut être divisé en trois groupes:

- celui qui assure la conduite du véhicule (chauffeurs, assistants);
- celui qui apporte le support logistique (programmation, vérifica-

tion et administration);
- celui qui assure l'entretien des véhicules.

Pour ce qui est des conducteurs, leurs responsabilités englobent la conduite du véhicule, la vérification de son état avant le départ ainsi que la sécurité des passagers durant le voyage. Leur travail leur impose (suivant le type de transport dont il s'agit) des horaires irréguliers, de longues périodes de travail continu, du stress et parfois une exposition à des conditions climatiques extrêmes.

Quant au personnel d'entretien, son rôle est d'assurer le bon état des véhicules pour un service sûr. Les tâches qui lui sont propres sont les mêmes que dans les ateliers mécaniques des autres types d'industrie.

Les responsabilités qui incombent au personnel de support logistique sont la coordination des opérations afin de fournir un service efficace et sûr: sont compris dans cette catégorie entre autres, les contrôleurs, les superviseurs et le personnel administratif.

Risques associés

Les dangers pour la santé et la sécurité auxquels sont exposés les travailleurs des services de transport en commun sont semblables à ceux qui ont déjà été cités pour le personnel du transport routier.

Dans la conception des postes de conduite les facteurs ergonomiques ont une importance capitale quant aux risques d'accident et de maladies chez les travailleurs du transport en commun. C'est ainsi que les vibrations, le bruit, les horaires irréguliers, les postes mal éclairés et la fatigue sont des facteurs importants à surveiller.

Des maux de dos et de tête ont souvent été observés chez les conducteurs, causés, soit par la posture, les vibrations, certains efforts ou certains chocs, ou par la combinaison de tous ces

facteurs.

AUTRES SERVICES

Collecte des déchets Les risques auxquels sont exposés les travailleurs de collection des déchets urbains sont directement liés à la possibilité de transmission de maladies dues aux caractéristiques des déchets, à la manutention manuelle, à la circulation des véhicules et à des facteurs ergonomiques dans la conception de l'équipement (camions et bennes) et dans l'organisation de travail.

Manutention La manutention manuelle est à l'origine de nombreux problèmes tels que problèmes musculaires dus aux efforts excessifs et à la mauvaise posture lors de l'opération de levage, coupures, abrasions, piqûres, brûlures causées par des cannettes, verres, clous, etc. qui peuvent se trouver parmi les déchets, et l'écrasement des mains et des pieds occasionnés par des conteneurs brisés.

Circulation La circulation est responsable d'un bon nombre d'accidents en raison de la signalisation, pas toujours adéquate, des véhicules de collecte.

Maladies La présence d'animaux (rongeurs, chiens, etc.) représente aussi un danger de morsures et de transmission de maladies.

Autres D'autres risques tels que l'exposition à des conditions climatiques extrêmes, la pollution produite par les camions et bennes sont aussi à noter chez les travailleurs de ce service.

TRANSPORT PAR PIPELINE

Les pipelines permettent de transporter rapidement de grandes quan-

tités de fluide sur de longues distances.

Ils se prêtent au transport de tous les types de fluides, notamment le pétrole et ses dérivés ainsi que le gaz naturel.

Il existe deux types de pipelines: le système de collecte et le canal principal. Le premier transporte le produit du point d'origine (un puits dans le cas du pétrole ou du gaz naturel) aux réservoirs primaires où une première station de pompage l'envoie vers le canal principal. Des stations de pompage tout au long du parcours élèvent la pression à un niveau suffisant pour maintenir le mouvement du fluide.

Risques associés

Le personnel de contrôle et d'opération des pipelines est soumis aux dangers qui découlent de l'emplacement du conduit et de la nature du fluide transporté.

L'extrême inflammabilité des produits accroît la possibilité d'incendie et d'explosion durant l'opération et lors de l'exécution des travaux d'entretien.

Les inspections, dans des conditions climatiques souvent difficiles, représentent l'autre grande source d'accidents et de maladies.

ENTREPOSAGE

SILOS A GRAIN

Les silos sont des conteneurs de diverses formes variant de quelques mètres cubes à quelques centaines de mètres cubes et qui peuvent être ouverts ou fermés hermétiquement.

Ils sont construits de béton, de bois, de métal, de fibre de verre ou de plastique renforcé et on en trouve deux types principaux:
- le vertical situé au niveau de la terre;
- l'horizontal dont une partie est normalement au-dessous du niveau du sol.

Les silos comportent des ouvertures de remplissage, habituellement sur le dessus, et d'autres ouvertures de vidange, près de la base; les mécanismes dont on se sert dépendent du type de construction et des caractéristiques du produit. Dans le cas plus particulier du grain, les silos sont normalement remplis à l'aide de pompes de succion ou d'élévateurs à vis. Quant au déchargement, il est fait généralement par pompes de pression.

Dans le cas des grains, certaines conditions affectent leur préservation dans les silos, par exemple l'humidité et la chaleur qui, en conjonction avec le gaz carbonique, peuvent favoriser le développement de parasites et d'insectes.

Risques associés

. **Explosions et incendies** L'extrême inflammabilité des produits entreposés tels que les grains et les farines, est à l'origine de risques d'incendie importants.
Ce danger est aussi accru par la formation à l'intérieur des silos de méthanol, propanol et butanol.

. **Substances chimiques** La formation de gaz carbonique et la présence de certaines vapeurs toxiques résultant des agents fumigènes, telle la phosphine, peuvent être une source importante de danger.

Par ailleurs, on peut trouver, à l'intérieur des silos récemment remplis, de l'oxyde d'azote comme résultat de la fermentation anaérobique, ce qui peut, en cas d'inhalation, causer une irritation des

yeux et des voies respiratoires supérieures avec dyspnée et fatigue.

. **Chutes et glissades** Le danger représenté par les chutes et les glissades est augmenté par un phénomène de succion qui peut se produire au moment de l'ouverture du silo ou de son déchargement et entraîner le travailleur vers l'intérieur.

. **Maladies** Le contact prolongé avec la poussière et la présence de parasites propres au matériel entreposé peuvent être à l'origine de certaines maladies allergiques et parasitaires.

AUTRES SERVICES D'ENTREPOSAGE

Dans tous les entrepôts, les opérations sont généralement similaires et ne se différencient qu'en ce qui concerne la période d'entreposage des marchandises, les conditions nécessaires à une préservation correcte des matériaux et le degré de mécanisation.

En général, les marchandises à entreposer sont reçues par camion, par wagon ou amenées par des chariots élévateurs depuis les quais pour être placées dans le secteur qui leur a été réservé, cette opération étant inversée pour la livraison.

Quelquefois, les entrepôts publics agissent également comme livreur et distributeur, ce qui les oblige à prévoir d'autres services tels que le conditionnement de la marchandise et certaines tâches administratives.

Quand l'utilisation de palettes et de conteneurs est généralisée, l'emploi des moyens mécaniques de manutention est facilité et le travail devient plus sécuritaire.

Tel qu'il a été mentionné au début, les caractéristiques particulières à certains types de produits peuvent déterminer les caractéristiques de l'entrepôt à utiliser. Les entrepôts spécialisés dans la garde des automobiles, des fourrures, les entrepôts de produits agricoles et notamment les entrepôts frigorifiques en sont des exemples.

Risques associés

. **Manipulation** Les risques majeurs dans l'entreposage sont ceux associés à la manipulation manuelle des charges. Les problèmes musculaires dus aux efforts excessifs apparaissent comme un des dangers principaux pour les travailleurs des entrepôts.

Même si les opérations dans un entrepôt sont hautement mécanisées, elles requièrent souvent le levage ou le transport manuel de marchandises. Tant les objets entreposés que leurs contenants peuvent présenter des bords, clous ou autres objets dangereux qui risquent de causer des lésions aux travailleurs.

D'ailleurs, l'écrasement des mains ou des pieds du travailleur, quand il s'agit de placer ou de transporter la marchandise, est fréquent.

. **Chutes et glissades** Les chutes et glissades sont fréquentes aussi à cause des surfaces humides et parfois gelées dans certains entrepôts et sur les quais extérieurs.

. **Circulation et aménagement intérieur** La circulation des véhicules est aussi une source très importante d'accidents. La mauvaise visibilité et les charges qui gênent les manoeuvres des chariots et des élévateurs peuvent occasionner des collisions entre véhicules ou entre véhicules et travailleurs.

Les piles instables sont toujours à craindre dans les entrepôts et ce problème est encore aggravé par les vibrations produites par les machines.

. **Pollution** Les polluants principaux sont l'oxyde de carbone, les hydrocarbures non brûlés, les oxydes de soufre et d'azote et certains composés du plomb en provenance des moteurs à combustion interne. Les troubles qu'ils peuvent causer sont l'irritation des yeux, de la peau, des voies respiratoires et certaines intoxications; à long terme, ils ont une action cancérigène.

. **Feux et explosions** L'entreposage des matières inflammables, explosives, toxiques ou corrosives peut constituer aussi un très grand danger si des mesures de prévention appropriées ne sont pas adoptées.

. **Substances chimiques** Dans les entrepôts réfrigérés, le contact possible avec des gaz réfrigérants et l'exposition des travailleurs au froid viennent s'ajouter aux dangers déjà existants.

. **Maladies** Enfin, le contact avec des produits contaminés peut favoriser le développement, chez les travailleurs, de maladies telles que l'anthrax, le tétanos, etc.

BIBLIOGRAPHIE

ABED, D., Pipelines, Encyclopedia of occupational health and safety, Genève, ILO, 1983.

ALLARD, D. et al., Airports, Encyclopedia of occupational health and safety, Genève, ILO, 1983.

Alliance of American insurers, Motor vehicules: The biggest job hazard? in Journal of American insurance, vol. 58, n° 3, 1982, pp. 13-15.

American National Standards Institute, Safety requirements for refuse collection and compaction equipment, New York, ANSI, 1975.

BAKER, S.P. et al., Professional drivers: Protection needed for a high-risk occupation, in American Journal of Public health, vol. 66, n° 7, 1976, pp. 649-654.

BERMUM, J.W., Designing safety into the transportation systems, U.S. Department of transport, California, 1975.

BRYANT, J. et M.G. LAY, The common human factor in road transportation and industrial safety, 1979.

BUTLER, G.J., Safety information profile: aircraft ground support-equipment operation, Salt Lake City, NIOSH, 1979.

Bureau International du Travail, Recommandation concernant l'amélioration des normes sur les navires marchands, Genève, BIT, 1977.

Bureau International du Travail, Révision de la convention sur la protection des dockers contre les accidents, Genève, BIT, 1977.

_____, Prévention des accidents à bord des navires en mer et dans les ports, Genève, BIT, 1978, 212 p.

_____, Rapport III. Commission des transports internes de l'organisation internationale du Travail, Genève, BIT, 1979.

BOYER, Albert, Les transports routiers, Paris, Presses Universitaires de France, 1973, 126 p.

BRIGGS, P.G., Problems of stocks and storage, Edinburgh, Oliver and Boyd, 1967, 61 p.

Comités techniques nationaux des industries chimiques, des industries des transports et de la manutention, Chargement et déchargement des liquides inflammables transportés en navires-citernes, Caisse nationale de l'assurance maladie, Paris, La Caisse, 1978.

Comités techniques nationaux des activités du groupe interprofessionnel et des industries de transport et de la manutention, Opérations de collecte des déchets urbains. Caisse Nationale d'assurance maladie, Paris, La Caisse, 1981.

Canada Treasury Board, personnel policy branch, Occupational health and safety group, Handbook of occupational health and safety, Ottawa, 1982.

CHA-YEUNG, M. et al., Epidemiologic health survey of grain elevator workers in B.C., 1980.

CHORAFAS, Dimitri N., Warehousing: Planning, organizing and controlling the storage and distribution of goods, London, Macmillan, 1974, 255 p.

Department of Labour, Bureau of labour statistics, An OSHA guide to evaluating your firm's injury and illness experience 1974: Transportation and public industry utilities, Washington, 1976.

Dispositif de sécurité pour le chargement des camions-citernes, Genève, 1982.

DAVID, N.C., Transport road, Encyclopaedia of occupational health and safety, Genève, ILO, 1983.

EVRARD, E., Aviation-ground personnel, Encyclopaedia of occupational health and safety, Genève, ILO, 1978.

GARTMANN, N. Aviation-Flying personnel, Encyclopaedia of occupational health and safety, Genève, ILO, 1983.

GOLDSTEIN, Avram, Flying out of danger: crisis avoidance in the cockpit, New York, J. Aronson, 1983.

GORDON, W., Refuse collectors, Encyclopaedia of occupational health and safety, Genève, ILO, 1978.

GONIN-FLAMBOIS, Jean, Camionnage et organisation des livraisons, Paris, Éditions Technip, 1968, 183 p.

INRS, Moto-basculeurs, véhicules, bennes et tombereaux, Paris, INRS, 1981.

HARDIVILLE, C., Les appareils de manutention mécanisés embarqués équipant les véhicules routiers de transport de marchandises, in Prévention et sécurité n° 121, p. 32-40, 1979.

JABOT, René, Les magasins de stockage: conception et organisation, Paris, 1979, 259 p.

KUKLMANN, A., Long distance pipeline transport of oil, gas and coal from standpoint of safe operation, Dusseldorf, 1975.

LANE, John Charles, Safety in transport, Melbourne, Melbourne University, 1968.

LARSEN, Lee B., An occupational health survey of selected airports, Salt Lake City, 1974.

LAVOIE, Jean-Marc, Le transport de grumes par trains routiers, Pointe-Claire Forest engineering research institute, 1979.

Les quais et la sécurité. Cahiers de notes documentaires, Sécurité et hygiène du travail, Paris, 1973, p. 445-455.

Les risques propres aux entreprises de levage et manutention dans les gares ferroviaires, Caisse régionale d'assurance maladie du Nord de la France, Lille, La Caisse, 1980.

MANESS, J., Practices and requirements of controlling grain dust in grain elevators, Cereal Food World, 1978.

MURPHY, George John, Transport and distribution, London, Business books, 1978.

Ministère des Transports. Direction des transports terrestres, Le transport par route des marchandises dangereuses, Paris, Le ministère, 1978, 57 p.

National Institute of Occupational Safety and Health, Health and safety guide for public warehousing, Cincinatti, NIOSH, 1978.

_____, Health and safety guide for grain mills, Cincinatti, NIOSH, 1978.

National Research Council (U.S.). Transportation research board, Transit bus maintenance and improving work zone safety, Washington D.C., National Academy of sciences, 1982.

NICHOLS, E.M., Safety information profile: Production storage and handling of cryogenic materials, Morgantown, NIOSH, 1979, 47 p.

Occupational safety and health standards for maritime employment. Washington, Federal Register, 1974.

Organisme professionnel de prévention du bâtiment et des travaux publics, Fiche de sécurité sur le transport d'explosifs (France), 1980, Paris, 1981, 6 p.

Organisation Internationale du travail, Working conditions in rail transport, Genève, BIT, 1979.

_____, La sécurité et l'hygiène du travail dans l'aviation civile, Genève, BIT, 1977.

_____, Working conditions and safety provisions employed in road transport, Genève, BIT, 1971, 102 p.

PIGNATARO, J.L. Transport System safety methodologies, Chicago, 1978.

POWELL, Victor G., Warehousing, analysis for effective operations, London, Business Books, 1975.

PICCOT, F., Silos. Encyclopaedia of occupational health and safety, Genève, 1978.

Prévention des risques présentés par les installations de stockage en vrac. Travail et sécurité, 1981.

RYALL, Albert Lloyd et Werner LIPTON, Handling, transportation and stockage of fruits and vegetables, Wesport, Avi Publishing, 1972.

SCHNEIDER, Alan L., The marine worker safety in the work place, San Francisco, 1983.

SIMONSON, Anna V., Safety information profile: Warehousing operations, Salt Lake City, 1979.

TROISIÈME PARTIE

L'ORGANISATION DE LA PRÉVENTION EN SANTÉ ET EN SÉCURITÉ

Dans la troisième partie de la présente monographie, nous traiterons de l'organisation de la prévention en matière de santé et de sécurité du travail dans le secteur transport et entreposage au Québec.

D'abord, nous verrons au chapitre 7 les principales mesures de prévention mises en oeuvre dans différents milieux de travail pour ensuite aborder, au chapitre 8, les programmes et services offerts par divers organismes et associations voués à l'organisation de la prévention en santé et en sécurité du travail.

Puis, au chapitre 9, nous passerons en revue les plus récents projets de recherche menés dans les domaines d'activité du secteur.

Enfin, nous présenterons au chapitre 10 la législation en matière de santé et de sécurité du travail actuellement en vigueur au Québec.

CHAPITRE 7: LES PRINCIPALES MESURES DE PRÉVENTION DANS LE MILIEU DE TRAVAIL

Recherche et rédaction: Norberto Berestovoy,
chercheur, ing.

MESURES GÉNÉRALES DE PRÉVENTION

Le développement technique et l'augmentation incessante du volume et du rythme dans les industries du transport et de l'entreposage apportent des changements continuels et marquent profondément les méthodes, l'équipement et le milieu du travail.

A cause de ces changements, de nombreux problèmes sont apparus et d'autres ont disparu. Toutefois, il existe un certain nombre de facteurs qui sont communs à presque tous les types et systèmes de transport et d'entreposage et auxquels une attention spéciale et des mesures de prévention appropriées doivent être apportées.

BRUIT

L'exposition au bruit est un des facteurs de risque que l'on retrouve souvent dans cette industrie.

Les moteurs (avions, camions, etc.), l'équipement divers, la présence d'un très grand nombre de personnes (terminaux de passagers, stations, etc.) et les différentes opérations d'entretien sont souvent à l'origine d'un niveau de bruit qui dépasse, dans de nombreux cas, les paliers admissibles.

Le niveau de bruit susceptible de provoquer une lésion auditive dépend des fréquences rencontrées et de la durée de l'exposition.

On sait que le bruit, indépendamment des lésions auditives qu'il peut causer, même au-dessous du seuil dangereux, peut agir sur l'état psychologique des travailleurs ou, dans un autre ordre d'idées, gêner la compréhension des communications (ce qui peut s'avérer très important dans le transport).

Voici quelles sont les mesures de prévention les plus importantes à envisager:

- la conception des bâtiments, de l'équipement et des procédés en tenant compte des sources possibles de bruit;
- la mise en place des nouvelles machines sur des dispositifs anti-bruits;
- l'identification des zones de risque;
- l'utilisation des moyens techniques de lutte contre le bruit (isolement des postes, insonorisation, etc.);
- la diminution du nombre de tâches comportant une exposition au bruit;
- la diminution du temps d'exposition;
- l'utilisation de l'équipement individuel de protection approprié.

VIBRATIONS

Les vibrations relevées sont dues autant à l'utilisation des machines et des outils qu'aux moteurs des moyens de transport eux-mêmes; parfois, la nature même de la tâche oblige le travailleur à y être exposé pendant de longues périodes.

Même si, dans certains cas, les progrès techniques ont sensiblement amélioré la situation, il reste que la présence des vibrations demeure un très important problème dans certaines branches de cette industrie.

Les vibrations peuvent donner lieu à des réactions physiques et psychologiques diverses; phénomène de Raynaud, problèmes ostéo-articulaires, lésions des tissus mous, troubles du système digestif, troubles du système veineux et problèmes respiratoires, entre autres.

La prévention dans ce domaine est très limitée et se restreint à:

- l'utilisation d'outils manuels antivibratoires;
- l'installation d'amortisseurs;
- la limitation (dans la mesure du possible) de l'exposition;
- l'étude et l'application des techniques d'amortissement dans les phases de design et de construction de l'équipement de transport et de manutention.

POLLUTION

La pollution à laquelle sont soumis les travailleurs du transport et de l'entreposage peut avoir différentes origines:

- Fuites dans le matériel transporté ou entreposé L'éventail des produits transportés étant énorme, nous ne pouvons faire ici une description détaillée des mesures à prendre dans chaque cas particulier, mais nous mentionnerons toutefois que dans chacun des cas, les règlements et recommandations pertinents doivent être observés (spécifications du fabricant, normes en vigueur, etc.).

  Étant donné que certains des produits peuvent être toxiques, certains autres, explosifs ou tout à fait incompatibles les uns avec les autres, la gamme de dangers et de mesures de prévention appropriées est très vaste. Il existe, toutefois, certaines mesures générales à prendre qui peuvent, dans tous les cas, réduire le danger:
  substitution de l'équipement existant par un équipement moins dangereux;
  isolation du matériel dangereux pour diminuer la possibilité d'exposition des travailleurs;
  ventilation efficace du lieu de travail;
  utilisation des éléments de protection personnelle (masques, vêtements spéciaux, lunettes, etc.);
  signalisation adéquate;
  formation et éducation du personnel sur les dangers possibles et

sur la façon de les minimiser.

- Gaz de combustion L'utilisation de carburants tels que l'essence, le kérosène, le gasoil, entre autres, peut produire différents produits à l'échappement.

Les substances toxiques le plus souvent produites sont:

. **Oxyde de carbone** C'est un gaz toxique inodore, insipide et incolore plus léger que l'air et qui, en se combinant avec l'hémoglobine du sang, empêche l'oxygénation normale des tissus.

. **Hydrocarbures non brûlés** Ils peuvent contenir des composés polycycliques que l'on soupçonne d'être à l'origine de problèmes pulmonaires.

. **Oxydes de soufre** Ils présentent un danger d'irritation des voies respiratoires et, en se combinant avec l'air, peuvent être à l'origine de la formation de composants indésirables.

. **Oxydes d'azote** Ce sont des irritants pulmonaires.

Les méthodes de prévention les plus fréquentes sont:
- l'utilisation d'épurateurs catalytiques des gaz d'échappement;
- dans certains cas (certains équipements de manutention par exemple), utilisation de moteure électriques;
- l'utilisation rationnelle des moteurs (utilisation minimale, non-utilisation aux endroits qui ne possèdent pas une ventilation appropriée, etc);
- la vérification et l'entretien périodiques;
- des systèmes de ventilation adéquats;
- la vérification périodique des concentrations de polluants dans l'air.

. **Autres** L'utilisation des gaz réfrigérants (ammoniac, azote, dioxyde de carbone, etc.), de certains nettoyants et solvants et la présence de poussière peuvent être d'autres sources fréquentes de pollution de l'air.

Les mesures de prévention sont:
- la ventilation adéquate;
- la substitution des substances toxiques utilisées, quand cela est possible;
- l'isolation des points de production de pollution;
- l'utilisation adéquate de l'équipement de protection personnelle approprié.

INCENDIES ET EXPLOSIONS

Le danger de feu ou d'explosion est toujours un risque à considérer dans l'industrie du transport et de l'entreposage et, il est parfois aggravé, soit par les caractéristiques du matériel transporté ou entreposé, soit par un accès difficile aux éléments de secours.

Parmi les nombreux produits qui peuvent provoquer incendies et explosions, on peut citer le grain, les poudres de différents types, les solvants, le matériel de nettoyage, les carburants, etc.

Les moyens de prévention sont aussi variés et de façon générale on peut retenir:
- la formation du personnel sur les dangers et les actions à prendre en cas d'accidents de ce type;
- l'aménagement approprié et la révision périodique des moyens de lutte contre le feu;
- dans le cas de présence de poussières ou de vapeurs dangereuses, la mise en place d'un système de ventilation adéquat;
- la vérification périodique du système électrique (qui est souvent

à l'origine des incendies.

MANUTENTION

Un grand nombre d'accidents tels que chutes, glissades, coups et coupures, entre autres chez les travailleurs du transport et de l'entreposage, sont dus à l'aménagement et à l'entretien des entrepôts, quais et chantiers.

On évitera les allées sales et obstruées, l'éclairage inadéquat, l'équipement et les méthodes de manutention dangereuses, les sols mouillés ou humides qui peuvent être cause d'accidents.

Les principaux moyens de prévention sont les suivants:
- la propreté et le rangement des aires de travail, passages et allées;
- dans les endroits où l'équipement mécanique est utilisé, prévision d'un espace suffisant pour les manoeuvres à effectuer;
- l'utilisation de l'équipement de manutention en conformité avec les instructions précises de sécurité (voir schéma 1)
- dégagement et système de signalisation claire des allées;
- le port obligatoire de l'équipement de protection individuel approprié (chaussures de sécurité, gants, casque protecteur, etc.). Voir schémas 2 et 3.

ÉLECTRICITÉ

Étant donné les risques de choc électrique, incendie et explosion qu'il comporte, aggravés, dans certains cas par la présence d'une quantité importante de carburants et autres matériaux inflammables ou explosifs, les précautions à prendre lors de l'installation et de l'utilisation du matériel électrique sont de la plus haute impor-

SCHÉMA 1

INSTALLATION DES ÉLÉMENTS DE PROTECTION SUR DES CHARIOTS ÉLÉVATEURS

CHARIOT ÉLÉVATEUR

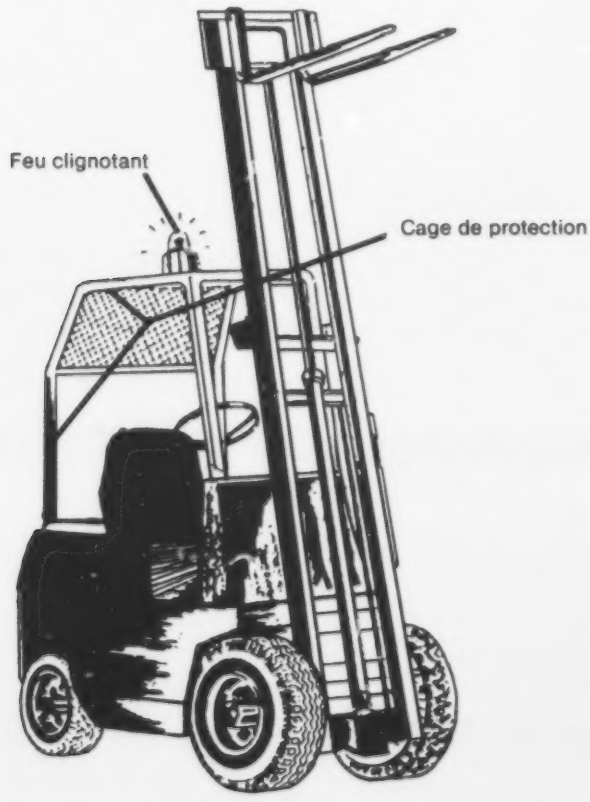
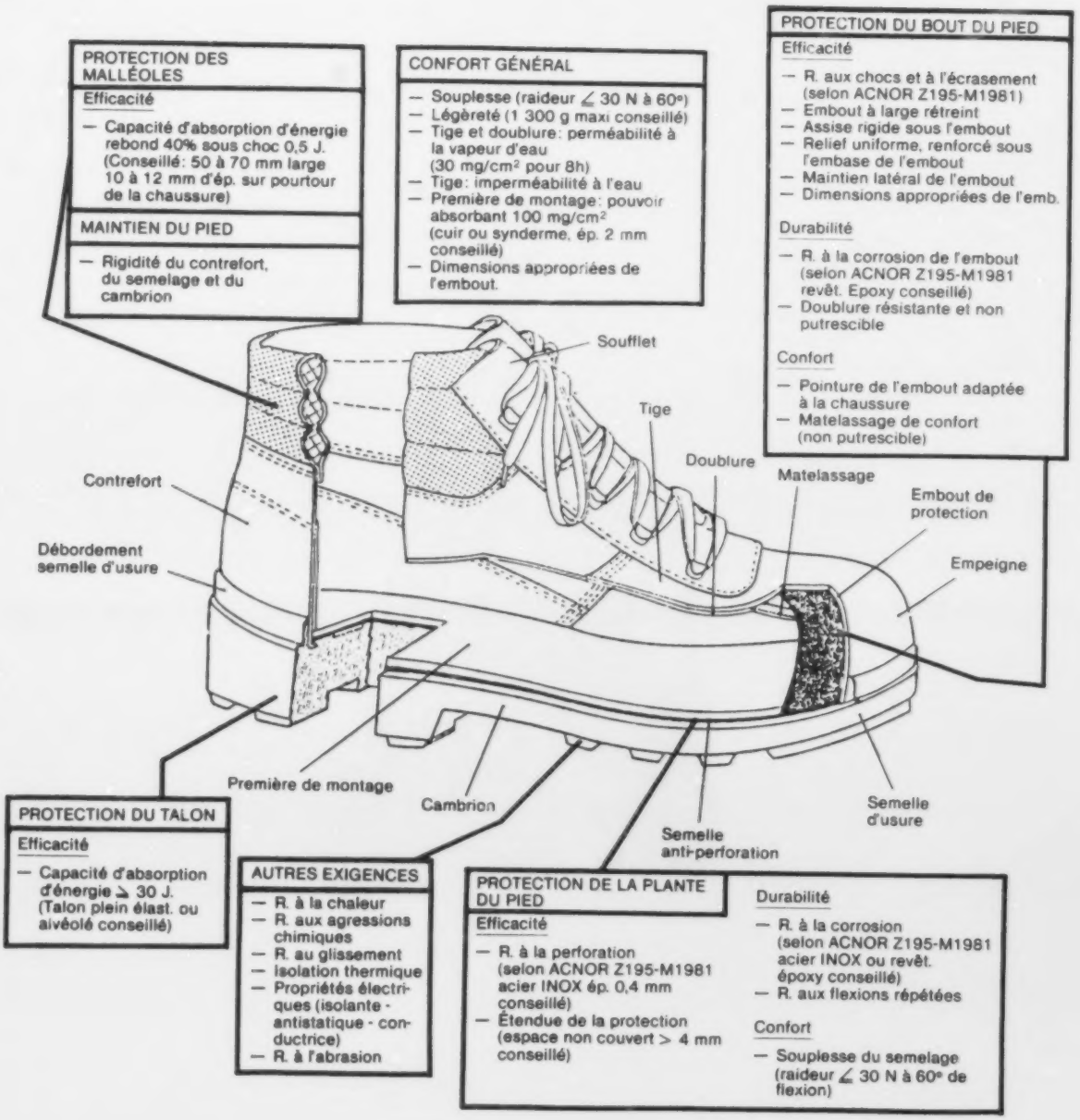


SCHÉMA 2

CHAUSSURE DE SÉCURITÉ

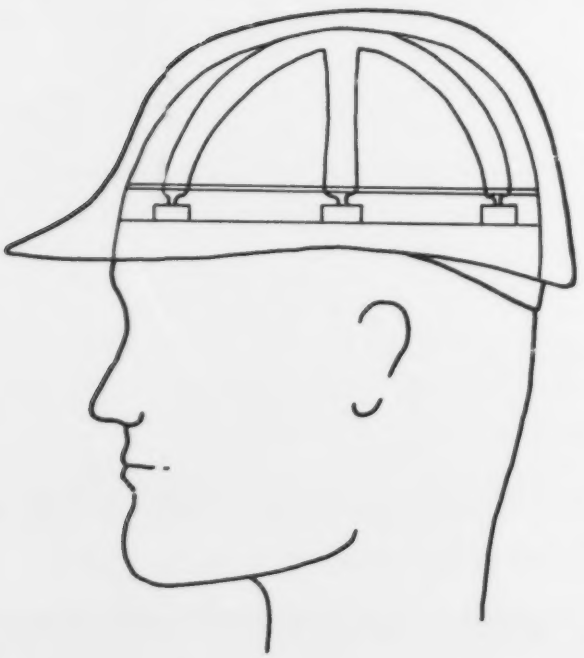


Source: A. MAYER et M. ROLLIN, *Chaussure de sécurité à tige haute (Monographie)*, Bilan des essais, I.N.R.S., 1981.

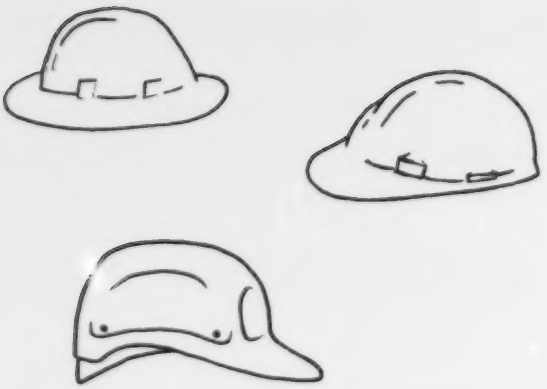
SCHÉMA 3

CASQUES DE SÉCURITÉ

COIFFE



CASQUES DE SÉCURITÉ



tance. La règlementation en ce sens doit être observée et des affiches illustrant les actions à entreprendre ou les premiers soins à donner en cas d'accident, doivent être placées bien en vue.

CLIMATS EXTRÊMES

Certains travailleurs du transport doivent effectuer une partie de leurs opérations dans des conditions climatiques pénibles: soleil, chaleur, froid, pluie, neige, etc.

Dans ces cas, des méthodes de travail visant à réduire l'exposition de même que le port de vêtements adaptés sont les moyens les plus importants de prévention.

SUBSTANCES CHIMIQUES DANGEREUSES

Les risques engendrés par les différentes substances chimiques dangereuses utilisées (acides, alcalis, métaux, solvants, résines époxydes, etc.) exigent les moyens de protection suivants:

- la manipulation prudente et le port des vêtements et de l'équipement de protection appropriés afin d'éviter tout contact dangereux (peau, yeux, etc.);
- une ventilation générale adéquate, doublée parfois d'une aspiration localisée;
- de méthodes de travail conçues pour éviter les risques de contact et les éclaboussures;
- une surveillance accrue pour éviter tout mélange de substances incompatibles.

CARACTÉRISTIQUES ERGONOMIQUES

Les caractéristiques ergonomiques des postes, surtout dans le cas des postes de conduite (avions, camions, autobus, etc.) représentent un aspect très important à surveiller dans le design et la construction de l'équipement de transport.

L'emplacement des instruments de signalisation, des dispositifs de commande, la conception des sièges, la conception des avertisseurs de façon à éviter toute confusion possible et l'éclairage des postes de travail sont quelques-uns des points à étudier.

MALADIES

Les passagers porteurs de maladies, le contact avec des chargements infectés et la présence de rongeurs, insectes ou parasites spécifiques au matériel transporté ou entreposé sont à l'origine de possibles transmissions de maladies infectieuses et parasitaires.

Les méthodes de prévention doivent être en accord avec le type d'activité et la marchandise transportée ou entreposée, mais un suivi constant de la santé des travailleurs est toujours recommandable.

Dans certains cas, des mesures spéciales d'immunisation, de désinfection et d'inspection vétérinaire doivent être mises en place.

MESURES SPÉCIFIQUES DE PRÉVENTION

Après avoir passé en revue les risques les plus fréquents auxquels les travailleurs du transport et de l'entreposage font face et après avoir énuméré les plus importantes mesures de prévention qui doivent

être mises en place, nous ferons un survol des moyens à employer dans la lutte contre certains risques très spécifiques à chacun des secteurs.

TRANSPORT AÉRIEN

Personnel navigant

Étant donné les caractéristiques spéciales de l'environnement où son travail se déroule, le personnel navigant est exposé à des risques très particuliers et leur prévention relève surtout des progrès technologiques et d'un souci accru de la sécurité dans la construction des avions et des aéroports en général.

Des problèmes spécifiques comme la fatigue en vol, l'altération des rythmes circadiens dû au changement rapide de fuseaux horaires, le stress découlant des horaires et des responsabilités du travail doivent faire l'objet d'études plus approfondies.

Personnel au sol

Dans le cas du personnel au sol des mesures de prévention spécifiques doivent être prises pour certains postes exigeant de travailler avec des rayonnements.

. Radiographie industrielle:

- blindage adéquat de la source;
- installation de systèmes avertisseurs;
- délimitation du périmètre dangereux;
- surveillance médicale du personnel en question;
- port de dosimètres individuels.

. Dispositifs de sécurité mettant en oeuvre des rayonnements ionisants (contrôle de bagages, etc.)

- blindage adéquat de la source;

- verrouillage pour mettre le tube émetteur hors tension chaque fois que l'appareil est ouvert.

. **Micro-ondes** Dans les essais au sol le personnel peut être exposé aux micro-ondes en provenance des radars. Pour éviter tous les risques, le personnel devrait prendre les mesures suivantes:
- observer une distance appropriée (environ 10 m) en évitant de regarder directement la source;
- utiliser des écrans de protection.

. **Ultraviolets** L'utilisation de lunettes de protection et de filtres devrait être obligatoire pour l'utilisation de la lumière ultraviolette dans certains essais non destructifs et sa production lors des travaux de soudure à l'arc.

TRANSPORT PAR EAU

Il existe dans le transport par eau certaines conditions spécifiques qui peuvent rendre nécessaire une surveillance plus étroite des mesures de sécurité mises en place.

Vapeurs et gaz dangereux
Le transport de certains produits chimiques peut laisser des vapeurs et gaz toxiques ou inflammables dans les réservoirs, même une fois vides, et des mesures spéciales de vérification doivent être prises en vue des travaux d'entretien, de chargement, etc.;

Caractère corrosif du milieux
Étant donné le caractère hautement corrosif du milieu, l'état de l'équipement et de l'outillage doit être surveillé et son entretien doit se faire périodiquement.

TRANSPORT PAR VOIE FERRÉE

Facteurs ergonomiques

Un design plus poussé, du point de vue de l'ergonomie, des matériaux et des postes de travail, est un des moyens de prévention à considérer.

La conception des sièges, des cadrans et éléments de contrôle et de manoeuvre, l'éclairage des postes, comptent, entre autres, parmi les mesures préventives à utiliser.

Périodes de travail

La rationalisation des périodes de travail et de repos.

Formation du personnel

La formation du personnel sur la façon d'agir dans des situations d'urgence doit être une des mesures à envisager.

TRANSPORT ROUTIER, EN COMMUN ET AUTRES SERVICES DE TRANSPORT

Les risques les plus fréquents rencontrés par le personnel du transport routier, du transport en commun et des services reliés au transport, ainsi que les principales mesures de prévention à mettre en place pour les éviter, ont été décrits dans la première partie du chapitre.

La rationalisation des horaires et la formation du personnel dans le respect des règlements et des mesures de sécurité en vigueur restent les seuls aspects importants à signaler, à part ceux déjà décrits.

ENTREPOSAGE

Silos à grain

Les principales mesures à prendre, autres que celles déjà décrites sont:

- la vérification des conditions de l'air dans les espaces intérieurs;
- l'utilisation de l'équipement individuel approprié: respirateurs, liaisons et ceintures de sécurité, etc. Voir schéma 4;
- le travail en équipe pour éviter les chutes à l'intérieur;
- la prévision d'une ventilation adéquate avant l'entrée dans le silo.

Autres entrepôts

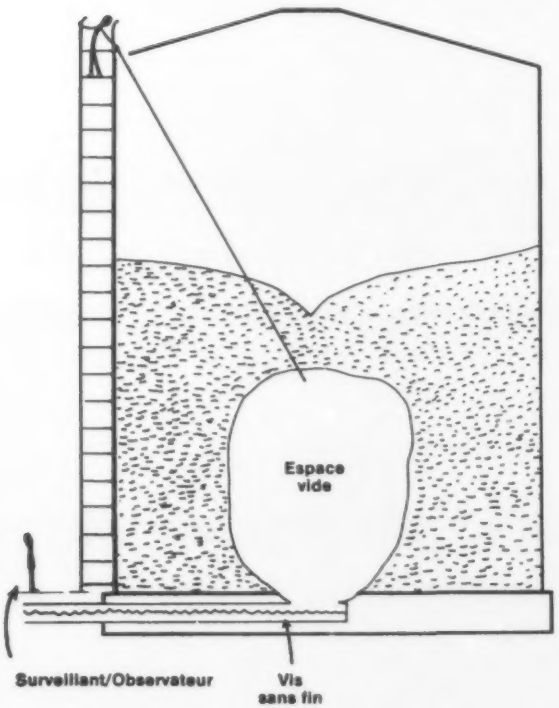
Outre les mesures d'ordre général déjà décrites, les mesures spécifiques suivantes sont aussi à considérer.

- les matériaux doivent être empilés d'une manière sécuritaire;
- les limites de poids et hauteur doivent être respectées;
- les matériaux entreposés ne doivent pas empêcher l'accès aux dispositifs de lutte contre le feu ni les sorties;
- les matériaux de décontamination et de neutralisation doivent être accessibles;
- la présence d'obstacles tels que tuyauterie ou équipement doit être convenablement signalée.

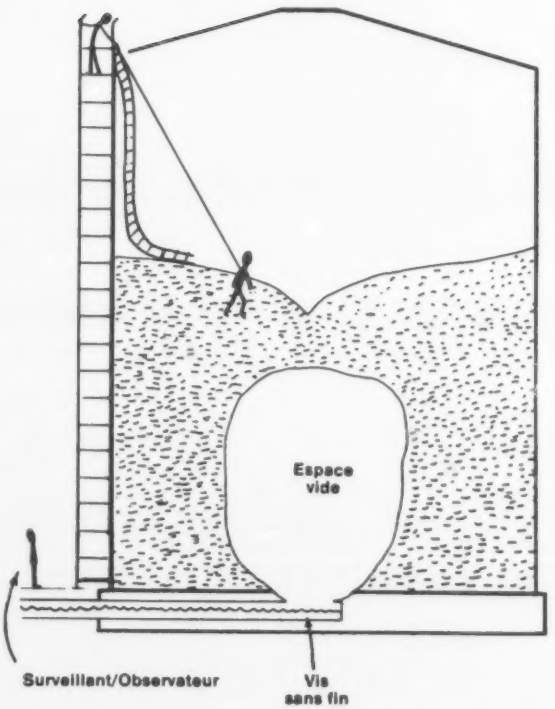
SCHÉMA 4

TRAVAIL DANS LES SILOS

UTILISATION D'UNE PERCHE OU D'UN VIBRATEUR POUR BRISER LE DÔME (ESPACE VIDE).



UTILISATION D'UNE CEINTURE DE SÉCURITÉ, D'UNE CORDE DE RETENUE ET D'UNE ÉCHELLE DE SANGLES LORSQUE L'ENTRÉE DANS LE SILO EST REQUISE.



BIBLIOGRAPHIE

American National Standards Institute, Safety requirements for refuse collection and compaction equipment, New York, ANSI, 1975.

BAKER, S.P., et al., Professional drivers: Protection needed for a high-risk occupation, in American Journal of Public Health, vol. 66 n° 7, 1976, p. 49.

BERMUM, J.W., Designing safety into the transportation systems, U.S. Department of transport, California, 1975.

Bureau International du Travail, Recommandation concernant l'amélioration des normes sur les navires marchands, Genève, BIT, 1977.

_____, Révision de la convention sur la protection des dockers contre les accidents, Genève, BIT, 1977.

_____, Prévention des accidents à bord des navires en mer et dans les ports, Genève, BIT, 1978, 212 p.

_____, Rapport III. Commission des transports internes de l'Organisation internationale du Travail, Genève, BIT, 1979.

Comités techniques nationaux des industries chimiques des industries des transports et de la manutention. Chargement et déchargement des liquides inflammables transportés en navires-citernes. Caisse nationale d'assurance maladie, Paris, La Caisse, 1978.

Comités techniques nationaux des activités du groupe interprofessionnel et des industries de transport et de la manutention, Opérations de collecte de déchets urbains, Caisse Nationale d'assurance maladie, Paris, La Caisse, 1981.

Canada treasury board. Personnel policy branch, Occupational health and safety group. Handbook of occupational health and safety, Ottawa, 1982.

Department of labour, Bureau of labour statistics, An OSHA guide to evaluating your firm's injury and illness experience 1974: Transportation utility industry, Washington, 1976.

Dispositif de sécurité pour le chargement des camions-citernes. Genève, 1982.

INSR, Moto-basculeurs, véhicules bennes et tombereaux, Paris, INSR, 1981.

KUHLMANN, A., Long distance pipeline transport of oil, gas and coal from standpoint of safe operation, Dusseldorf, 1975.

LANE, John Charles, Safety in transport, Melbourne, Melbourne University, 1968.

Les quais et la sécurité, Cahiers de notes documentaires, Sécurité et hygiène du travail, Paris, 1973, p. 445-455.

MANESS, J., Practices and requirements of controlling grain dust in grain elevators, Cereal Food World, 1978.

Ministère des Transports, Direction des transports terrestres, Le transport par route des marchandises dangereuses, Paris, Le ministère, 1978, 57 p.

National Institute of occupational health and safety, Health and safety guide for public warehousing, Cincinnati, NIOSH, 1978.

_____, Health and safety guide for grain mills, Cincinnati, NIOSH, 1978.

Occupational safety and health standards for maritime employment, Washington, Federal Register, 1974.

Organisme professionnel de prévention du bâtiment et des travaux publics, Fiche de sécurité sur le transport d'explosifs (France), 1980, Paris, 1981, 6 p.

Organisation Internationale du travail, Working conditions in rail transport, Genève, BIT, 1979.

Organisation internationale du travail, La sécurité et l'hygiène du travail dans l'aviation civile, Genève, BIT, 1977.

Organisation internationale du travail, Working conditions and safety provisions employed in road transport, Genève, BIT, 1971, 102 p.

Prévention des risques présentés par les installations de stockage en vrac, Travail et sécurité, 1981.

SCHNEIDER, Alan L., The marine worker safety in the work place, San Francisco, 1983.

CHAPITRE 8: LES ASSOCIATIONS, LES ORGANISMES ET LEURS PROGRAMMES

Recherche et rédaction: Diane Chevalier, CSST
Raymond Mailhot, CSST

L'organisation de la prévention en santé et en sécurité du travail a nécessité la mise sur pied, en tout ou en partie, d'associations ou d'organismes voués à cette cause. Ces organismes ont développé des programmes et des services qui visent directement ou indirectement les clientèles et les intervenants du secteur.

Dans le présent chapitre nous énumérons les principaux programmes et services décrits dans la documentation officielle de ces organismes telle que disponible au mois de juin 1984. Ce n'est pas une liste exhaustive de tout ce qui existe dans le domaine. La raison en est bien simple: certains programmes (en particulier des programmes de formation) sont ponctuels et souvent de courte durée; ils s'adressent uniquement, par exemple, dans les programmes de formation de main-d'oeuvre, au groupe de travailleurs de l'établissement qui en fait la demande. Nous avons donc tenté d'indiquer les programmes plus généraux auxquels peuvent avoir recours les diverses clientèles. De plus, un "programme" n'a pas toujours la même signification d'un organisme à un autre. C'est tantôt un programme de formation dont la teneur et la durée peuvent varier de quelques heures à plus d'une année et tantôt un programme qui a l'envergure de l'ensemble des réalisations d'une direction ou d'un service, voire même d'un organisme comme la Commission de la santé et de la sécurité du travail (CSST).

La première partie du chapitre comprend les programmes et services des organismes publics et parapublics québécois, la seconde, ceux des organismes canadiens et la troisième, ceux des associations syndicales et patronales[31]. En plus des programmes ou servi-

---

31 Au palier municipal, il n'existe pas de programme uniformisé en santé et sécurité du travail, bien que des activités de formation s'y déroulent, par exemple, dans les services d'incendies, de police et de construction. On fait souvent appel à des programmes existant ailleurs.

ces, nous donnerons un aperçu des mandats et objectifs des organismes, sauf pour la CSST, l'Institut de recherche en santé et sécurité du travail (IRSST) et les départements de santé communautaire (DSC) dont les rôles et mandats ont déjà été présentés au chapitre 4.

LES ORGANISMES PUBLICS ET PARAPUBLICS QUÉBÉCOIS ET LEURS PRINCIPAUX PROGRAMMES ET SERVICES EN SANTÉ ET EN SÉCURITÉ DU TRAVAIL[32]

COMMISSION DE LA SANTÉ ET DE LA SÉCURITÉ DU TRAVAIL (CSST)

Sous la responsabilité de la vice-présidence Prévention-Inspection de la CSST, nous retrouvons les programmes, services et activités de concertation suivants:

Programmes

- programme-cadre de santé: ceux de silice, amiante, plomb sont en préparation;
- programme de prévention: mise en application du règlement, activités de formation, de support, production de guides, acceptation et suivi des programmes;
- programme du comité de santé et de sécurité;
- programme du représentant à la prévention;
- programme de santé spécifique: mise en application du règlement, subventions aux CH-DSC pour l'application des programmes de santé spécifiques;
- programme des premiers secours: règlement sur les normes minimales, les premiers secours et premiers soins;

---

32 La plus grande partie de ce chapitre est inspirée, parfois textuellement, des annuaires ou d'autres documents officiels. Ces sources sont citées dans la bibliographie à la fin du chapitre.

- programmes d'inspection: inspection de conformité, enquête à la suite d'un accident, intervention à la suite d'une plainte, application du droit de refus;
- programme de création et de subvention des associations sectorielles paritaires;
- programmes de formation: secouristes en milieu de travail, travailleurs de la construction;
- programme de subvention aux associations syndicales et patronales pour des projets de formation et information;
- programme de soutien et d'information des intervenants;
- programme de soutien technique et scientifique: centre de documentation, répertoire toxicologique, centre de référence;
- programme de subvention de projets spéciaux;
- programme d'allocations pour le maintien de services de santé;
- programme d'élaboration et de révision des normes et règlements.

Services

- bureau de résivion;
- reconnaissance des services de santé;
- analyse des plans et devis;
- soutien aux partenaires.

Activités de concertation

- Institut de Recherche en santé et sécurité du travail;
- Ministère des Affaires sociales;
- Associations sectorielles paritaires;
- Ministère de l'Education.

Sous la responsabilité de la vice-présidence Réparation, les programmes et services suivants sont offerts:

- programme d'indemnisation des victimes de lésions professionnelles ou de leurs personnes à charge;
- programme de paiement des frais médicaux et autres dépenses reliées aux accidents et lésions;

- programmes de réadaptation individuelle:
  . support à l'emploi;
  . support psychosocial;
  . soutien du revenu et adaptation du milieu de vie.
- programmes de subsides aux employeurs:
  . favorisant l'embauche et l'adaptation au travail;
  . favorisant la formation en industrie;
  . adaptation d'un poste de travail.
- programme de retrait préventif de la travailleuse enceinte.

INSTITUT DE RECHERCHE EN SANTÉ ET EN SÉCURITÉ DU TRAVAIL (IRSST)

L'IRSST s'est doté de programmes assurant aussi bien à l'externe qu'à l'interne le développement de la recherche en santé et en sécurité du travail.

La recherche interne comporte deux programmes: l'étude épidémiologique "Travail et grossesse" et le programme "Sécurité et ingénierie". Par ailleurs, des projets de recherche sont réalisés au sein du programme des projets spéciaux de l'équipe de soutien à la recherche et de la direction des services de laboratoire. Enfin, les activités d'information scientifique et technique sont étroitement associées au développement de la recherche.

La recherche externe recouvre les mandats confiés à des groupes de travail et l'ensemble des activités réalisées dans le cadre des programmes de financement d'équipes associées et de recherche subventionnée, les travaux faisant l'objet d'ententes contractuelles ou de commandites.

En milieu universitaire, cinq équipes associées, poursuivent des recherches thématiques dans les domaines suivants:
- "Toxicologie industrielle, détection précoce de l'exposition à

des agents toxiques et des altérations à la santé en milieu de travail par la surveillance biologique" (Université de Montréal);
- "Épidémiologie des lésions professionnelles, étude rapide des risques professionnels" (Université McGill);
- "Épidémiologie des cancers professionnels" (Université du Québec, Institut Armand-Frappier);
- "Génie biomédical, étude biomécanique des maux de dos en milieu de travail" (Ecole Polytechnique);
- "Pathophysiologie et dépistage précoce des pneumoconioses" (Université de Sherbrooke).

Trois autres groupes de chercheurs se sont vu octroyer une subvention de développement: le groupe de recherche du département des sciences biologiques de l'Université du Québec à Montréal; le groupe de recherche sur "L'impact des facteurs psychosociaux sur la santé et la sécurité du travail" de l'Université de Montréal et le groupe de recherche sur 'Le contexte de travail et les caractéristiques de la tâche comme facteurs de risque en santé et en sécurité du travail" de l'Université Laval.

DÉPARTEMENTS DE SANTÉ COMMUNAUTAIRE (DSC) ET RÉSEAU DE SANTÉ

C'est tout le réseau de santé (hôpitaux généraux, spécialisés et de soins prolongés, centres d'accueil, centres locaux de services communautaires, polycliniques, cabinets privés de médecins, etc.) qui contribue à mettre en application et à assurer les programmes et services de santé. Toutefois, les DSC sont plus explicitement chargés de la santé au travail. Leurs programmes sont regroupés sous des thèmes non limitatifs. Nous citons par exemple les paramètres suivants:

Territoire
- profils démographiques et socio-sanitaires de la population d'un

territoire;
- ressources;
- clientèle d'un centre hospitalier;
- maladies infectieuses.

Santé au travail
- services de santé;
- profil des industries manufacturières du territoire;
- autres.

Dans ce domaine, les DSC ont entrepris les études démographiques de leur territoire respectif. Ces études comportent l'identification des entreprises des secteurs prioritaires de la CSST dans le but de mieux connaître la population touchée par les agents agresseurs de la santé et de la sécurité dans le milieu industriel. Nous retrouvons des recherches ou études qui se rapprochent du secteur d'activité et qui ont été réalisées ou sont en cours de réalisation dans quelques DSC. Il ne s'agit toutefois pas d'un recueil exhaustif, plusieurs recherches ayant pu être projetées et mises sur pied depuis juin 1984.

DSC, Hôpital Sacré-Coeur (Montréal)
- facteurs de risque d'ordre ergonomique dans l'industrie légère - influence de la posture sur les problèmes de santé des travailleurs;
- niveaux sonores dans les petites et moyennes entreprises de Ville Saint-Laurent.

DSC, Hôpital Général du Lakeshore
- portrait industriel du secteur du transport.

DSC, Centre Hospitalier Sainte-Marie (Trois-Rivières)
- estimation des risques à la santé dans tous les secteurs de l'industrie manufacturière.

DSC, Centre Hospitalier de Valleyfield

- étude sur l'identification des risques à la santé dans les garages, ateliers de réparation et compagnies de transport.

OFFICE DES PERSONNES HANDICAPÉES DU QUÉBEC (OPHQ)

Mandat et rôle

L'OPHQ a été créé en 1978 par la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées. Le rôle que lui donne cette loi est orienté vers la coordination des services aux personnes handicapées.

C'est par l'intermédiaire de deux directions que les objectifs de l'Office sont atteints: la direction Personne-inform'action et la direction Intégration. Il s'agit pour elles de veiller à ce que les personnes handicapées puissent, comme les autres citoyens, obtenir des mêmes ressources ou organismes, publics ou privés, des services de transport, d'emploi, d'enseignement, etc. L'OPHQ peut ainsi intervenir dans tous les secteurs pour assurer l'intégration sociale des personnes handicapées.

Principaux programmes

Les programmes et services suivants sont offerts:

- les centres de travail adaptés;
- les subventions à un employeur et le contrat d'intégration professionnelle.

INSTITUT NATIONAL DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE (INRS)

Mandat et rôle

L'INRS est une entité juridique particulière. Elle regroupe une université classique, un institut de recherche universitaire et un

institut public de recherche.

Dans sa programmation 1982-1988, l'INRS définit les préoccupations de plusieurs de ses composantes, dont l'INRS-Santé: "L'INRS-Santé poursuivra l'objectif général de contribuer à l'amélioration de la santé des Québécois en développant la recherche fondamentale et appliquée dans trois sphères d'activités spécifiques du vaste domaine des sciences de la santé nécessitant des interventions de nature multidisciplinaire".

Les objectifs spécifiques inscrits dans les objectifs généraux de l'Institut ont été définis de la façon suivante:

- contribuer à l'étude des facteurs délétères du milieu de travail et des phénomènes associés à la biodisposition des toxiques de l'environnement ainsi que de leur impact sur la santé, dans la perspective de proposer des solutions préventives ou correctives;
- poursuivre des travaux fondamentaux visant à l'élucidation des phénomènes biologiques et pathologiques reliés aux processus de vieillissement normal et anormal, par la création d'un foyer d'expertises dans ce domaine au Québec;
- contribuer à l'amélioration et à la rationalisation du traitement pharmacologique chez deux classes de la population défavorisées à ce niveau, soit les enfants en bas âge et les personnes âgées;
- participer progressivement, par ses différentes activités de recherche, à l'enseignement supérieur et à la formation de chercheurs;
- rendre accessibles et mettre au service des membres de la communauté scientifique québécoise qui y font appel, ses connaissances et ses moyens techniques pour la solution de problèmes de recherche spécifiques qui lui sont soumis.

Principaux programmes

Ces objectifs se concrétisent dans un bloc de programmes intitulé:

"Environnement et santé":

- Sous-programme 1: stress, santé et sécurité du travail;
- Sous-programme 2: toxicologie en milieu de travail;
- Sous-programme 3: métabolisme, biodégradation et cinétique des toxiques de l'environnement.

MINISTÈRE DES AFFAIRES SOCIALES (MAS)

Mandat et rôle

Le MAS conçoit et applique la politique sociale du Québec. Il est responsable de l'implantation et du maintien des établissements de santé et de services sociaux.

Rôle

Il a pour fonction d'élaborer et de proposer pour le Québec la politique relative à la santé et aux services sociaux de façon à donner à chaque personne et à chaque famille une qualité de vie convenable.

Objectifs

Le MAS planifie, développe, surveille et contrôle les programmes de santé et de services sociaux. La mise en oeuvre des programmes est confiée à la Régie de l'assurance-maladie du Québec, aux conseils régionaux de la santé et des services sociaux et aux établissements de santé et de services sociaux (les centres hospitaliers, les centres d'accueil, les centres locaux de services communautaires, les centres de services sociaux) à des régimes autonomes (Régie de l'assurance-maladie du Québec) et aux corporations que sont les conseils de la santé et des services sociaux.

Principaux programmes

Nous indiquerons ici, surtout les principaux programmes et services qui touchent la santé et la sécurité.

Sous la direction générale des programmes de santé, le Service des programmes en santé mentale administre des programmes et des spécialités inhérentes aux activités de santé mentale. La Direction de la santé communautaire et des services aux communautés autochtones offre des services pour la réalisation de programmes de santé au travail, et la Direction des transports ambulanciers, des mesures de sécurité et d'urgence assure des services ou conseils aux établissements en matière de sécurité et d'urgence.

Sous la direction générale des programmes de services sociaux, on retrouve le secteur de la réadaptation et le secteur des services communautaires. Des services de réadaptation sont prévus pour les personnes présentant des déficiences mentales, visuelles, motrices et auditives. Les programmes des CLSC relèvent du secteur des services communautaires. On y assure notamment les services de santé en milieu scolaire et santé des jeunes, des services de prévention de certaines maladies infectieuses et des services de santé au travail comme prévu au chapitre 8 de la Loi sur la santé et la sécurité du travail. Ces derniers services sont donnés dans les établissements du réseau de santé.

MINISTÈRE DE L'ÉDUCATION DU QUÉBEC (MÉQ) ET SON RÉSEAU

Mandat et rôle

Le MÉQ a été créé en 1964. La Loi confie au ministre de l'Éducation des pouvoirs dont l'exercice est essentiel à la cohérence de l'action de l'ensemble des partenaires du système. Il doit s'assurer que les valeurs transmises par l'éducation soient en concordance avec les aspirations de la population.

En ce qui a trait à la gestion des ressources matérielles, dans le cadre des plans triennaux d'investissement, le ministère autorise les projets d'immobilisation des organismes scolaires.

La Direction générale du développement pédagogique (DGDP) élabore des politiques relatives à l'éducation préscolaire, primaire et secondaire. La gestion de l'enseignement collégial public relève de la Direction générale de l'enseignement collégial (DGEC). Les objectifs de la Direction générale de l'enseignement et de la recherche universitaires (DGERU) consistent à assurer le développement concerté et harmonieux du réseau des établissements universitaires en matière de formation et de recherche scientifique. Pour sa part, la Direction générale de l'éducation des adultes (DGEA) vise à contribuer au développement social et culturel des individus et des collectivités et à permettre aux travailleurs de se recycler et de se perfectionner selon les exigences des changements technologiques[33].

Principaux programmes

La Loi sur la santé et la sécurité du travail prévoit une collaboration entre la CSST et le MÉQ aux fins de la conception et de la réalisation de programmes de formation. Le Comité permanent (formation et information) CSST-MÉQ a le mandat de favoriser la conception et la réalisation de programmes de formation et d'information nécessaires à l'application de la Loi sur la santé et la sécurité du travail.

Des programmes de formation spécifiques à la santé et à la sécurité sont élaborés tandis que les programmes réguliers et les manuels, particulièrement dans le secteur professionnel, intègrent de plus en plus des éléments de santé et de sécurité reliés aux métiers. Dans le secteur transport et entreposage, on peut diffilement dissocier ces éléments de l'apprentissage des procédés et méthodes.

---

33 La nouvelle politique d'éducation des adultes entraînera des changements importants pour cette direction dont les effectifs ont commencé à se répartir ailleurs au MÉQ ou dans d'autres ministères.

De nombreuses "écoles", principalement dans le secteur privé, dispensent des cours ou programmes. A l'éducation des adultes, des cégeps forment des moniteurs et instructeurs de conduite de véhicules de promenade et d'autobus scolaires.

Nous n'indiquerons ici que le titres de programmes spécifiques touchant à la santé et à la sécurité dispensés dans les réseaux d'enseignement. Pour ce qui est de la nature et de la clientèle visée, il faudra consulter un répertoire plus complet disponible sur demande ou encore, les annuaires de différentes directions générales et des maisons d'enseignement.

Sous la responsabilité de la DGDP, au secondaire, dans les commissions scolaires, les programmes suivants touchent la santé et la sécurité:

- formation personnelle et sociale;
- prévention et premiers soins;
- meuble et construction (sécurité générale sur les chantiers de construction[34];
- économie familiale;
- protection et service du bâtiment (agent de prévention des incendies et pompier professionnel).

La DGEA, au secondaire, par l'intermédiaire des commissions scolaires, offre des cours de sécurité générale sur les chantiers de construction.

La DGEC, dans les collèges d'enseignement général et professionnel (CEGEP), a prévu les programmes suivants:

---

34 Depuis septembre 1984, toutes les commissions scolaires peuvent offrir des cours de sécurité générale sur les chantiers de construction dans les profils de formation d'où les profils de formation d'où les futurs travailleurs peuvent oeuvrer sur les chantiers de construction.

- techniques de prévention;
- hygiène publique;
- assainissement de l'eau;
- assainissement de l'air et du milieu;
- programme expérimental en soins infirmiers.

Le cours santé et sécurité du travail sur les chantiers de construction est optionnel dans divers programmes.

D'autre part, la DGEA, au collégial, offre les programmes d'assainissement de l'air et du milieu, de traitement des eaux de consommation, de traitement des eaux, d'assainissement de l'eau, d'hygiène industrielle, de techniques de prévention, de techniques maritimes (urgence en mer), de sécurité routière (moniteurs et instructeurs de conduite de véhicules de promenade, d'autobus scolaires).

Plusieurs collèges offrent des cours sur mesure en santé et sécurité du travail; on peut signaler, par exemple, le programme de perfectionnement en santé et sécurité du travail, élaboré à l'origine entre le cégep de Lévis-Lauzon et l'Association de sécurité des pâtes et papiers du Québec. Ces programmes sont commandités par des organismes dont les programmes sont identifiés ailleurs.

Différentes institutions universitaires offrent des programmes qui touchent les disciplines de la santé et de la sécurité.

A l'Université de Montréal, les programmes ci-après font l'objet de certificats, de maîtrises, de doctorats ou de simples diplômes:
- ergothérapie;
- santé communautaire;
- médecine sociale et préventive;
- médecine du travail et hygiène du milieu;
- toxicologie;
- santé et sécurité du travail.

L'École Polytechnique donne un programme de certificat en prévention des accidents et en prévention des incendies, en plus d'offrir aux étudiants en génie industriel et civil des programmes de maîtrise et de doctorat sur les risques industriels et l'environnement.

L'Université McGill se spécialise dans des programmes d'ergothérapie, d'épidémiologie, d'hygiène du travail, de santé au travail et de santé option réhabilitation.

Des programmes de santé communautaire, de santé au travail et d'épidémiologie des maladies industrielles se donnent à l'Université Laval, alors que l'Université de Sherbrooke offre un diplôme de 2^{e} cycle en santé communautaire et un certificat en santé et sécurité du travail.

Enfin, l'Université du Québec dispense un certificat en santé et en sécurité du travail dans la plupart de ses constituantes; la constituante de Trois-Rivières offre une maîtrise en sécurité et hygiène industrielles. Plusieurs cours du programme de baccalauréat en génie industriel de cette université touchent à la santé et à la sécurité du travail. La constituante de Rimouski offre un certificat en santé communautaire.

MINISTÈRE DE LA MAIN-D'OEUVRE ET DE LA SÉCURITÉ DU REVENU (MMSR)

Mandat et rôle

La Loi sur le MMSR a été sanctionnée le 16 décembre 1982. Ce ministère exerce un mandat assez vaste qu'on peut aborder par certaines des lois qu'il administre: aide sociale, allocations familiales, commission des régimes des rentes du Québec, sécurité du revenu, main-d'oeuvre et emploi.

Dans ce dernier domaine, on a défini les orientations suivantes:

- maintenir les emplois existants;
- faciliter l'accès, le maintien et le développement de l'individu au travail;
- aider l'entreprise à recruter, à adapter et à former sa main-d'oeuvre;
- assurer l'aide financière de dernier secours;
- faciliter l'accès aux autres programmes de sécurité du revenu;
- assurer l'information, l'orientation et la référence à des services complémentaires adaptés.

La Direction des affaires extra-ministérielles assure la cohérence des interventions extérieures du MMSR et du ministère du Travail. La Direction générale des politiques et programmes conçoit, développe et évalue les politiques et programmes du ministère. La Direction générale du réseau Travail-Québec assure les services dispensés par l'entremise d'un réseau du bureaux locaux établis dans 126 points de services.

Principaux programmes

- élaboration de la position du Québec dans les domaines des compétences respectives du MMSR et du ministère du Travail;
- organisation et coordination de la participation des représentants de ces deux ministères;
- établissement et maintien des liaisons avec les autres ministères ou organismes du gouvernement du Québec, les gouvernements provinciaux et fédéral et certains organismes internationaux;
- développement des politiques ministérielles en matière de main-d'oeuvre et de sécurité du revenu;
- conception et élaboration des programmes adaptés aux besoins des diverses clientèles en matière de main-d'oeuvre et de sécurité du revenu: plusieurs services et programmes sont assurés au niveau local par les centres de formation professionnelle;
- évaluation des politiques, des programmes et des services à la

clientèle;
- recherches sur le marché du travail;
- aide financière dans le cadre de la Loi sur l'aide sociale;
- placement en emploi;
- aide à la création d'emplois;
- maintien des emplois;
- certification et qualification professionnelle dans 23 métiers;
- formation professionnelle des adultes,
- indemnisation des travailleuses en congé de maternité;
- réinsertion des travailleurs dans un milieu de travail.

Conjointement avec le gouvernement fédéral, et suivant l'Accord Canada-Québec, le ministère applique le programme national de formation en milieu scolaire (ou en établissement), le programme de formation industrielle (en milieu de travail PFIMC) et le programme de formation industrielle de la main-d'oeuvre en pénurie dans les métiers spécialisés (en milieu de travail - PFMPMS). Le ministère administre lui-même un autre programme qui relève de sa compétence, soit la formation industrielle de la main-d'oeuvre du Québec (PFIMQ).

Plusieurs programmes de création d'emplois s'adressent aux personnes ayant plus de difficulté à s'intégrer au marché du travail, telles les personnes handicapées.

MINISTÈRE DU TRAVAIL DU QUÉBEC (MTQ)

Mandat et rôle

Le 24 novembre 1982, le gouvernement du Québec a déposé à l'Assemblée nationale, le projet de loi 95 (Loi sur le ministère du Travail et modifiant d'autrers dispositions législatives) qui a pour objet, d'une part, la constitution et l'organisation du MTQ et, d'autre part, l'adoption des modifications législatives pertinentes

concernant la nouvelle répartition des fonctions et des pouvoirs du ministre du Travail, du MMSR et du ministre de l'Habitation et de la Protection du consommateur. Le ministère allait ainsi franchir, le 16 décembre 1982, une autre étape de son histoire. En effet, depuis le 1er mai 1981, il était devenu le ministère du Travail, de la Main-d'oeuvre et de la Sécurité du revenu et exerçait un très vaste mandat recouvrant cinq domaines d'interventions gouvernementales y compris les relations du travail.

La décision gouvernementale de confier le mandat recouvrant les interventions dans le domaine des relations du travail à un ministère spécifique avait essentiellement pour objet de redonner aux intervenants du monde du travail un interlocuteur gouvernemental qui se consacre uniquement aux relations du travail.

En plus de l'entière responsabilité des services qui la composent, la Direction générale du travail a la responsabilité administrative de quatre organismes: le Bureau du commissaire général du travail, le Conseil d'arbitrage, le Bureau du commissaire au placement et le Bureau du commissaire de la construction.

Principaux programmes

Le Service de conciliation fournit des services aux employeurs et aux syndicats lorsque ceux-ci en font la demande au ministre ou lorsque celui-ci en désigne d'office. Le rôle de ces conciliateurs est de rencontrer les représentants des deux parties et de tenter de les amener à une entente afin d'éviter l'éclatement d'un conflit.

Le Service d'arbitrage donne suite aux demandes d'arbitrage que les employeurs et les syndicats font au ministre.

Le Service de médiation préventive fournit aux employeurs et aux syndicats qui le désirent les services de spécialistes pouvant les

aider à assainir leurs relations du travail pendant la durée de validité de la convention collective.

La Direction des normes et des relations du travail analyse les répercussions économiques des mesures préconisées par le législateur dans le domaine des normes et des relations du travail.

La Direction des conditions du travail et de la rémunération est chargée de l'étude des conditions de travail déterminées par convention collective ou par les employeurs.

La Direction publications et informations voit à la diffusion des données statistiques et des renseignements.

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT DU QUÉBEC

Mandat et rôle

Le ministère de l'Environnement, créé en 1979, a essentiellement une mission de sauvegarde du milieu naturel et humain. Il a la responsabilité d'élaborer et de proposer au gouvernement une politique de protection de l'environnement, de mettre cette politique en oeuvre, d'en coordonner l'exécution, de surveiller, de préserver la qualité de l'environnement et de promouvoir son assainissement.

Le ministère a trois objectifs principaux:

- la prévention des détériorations susceptibles d'engendrer des conséquences néfastes sur le milieu;
- la restauration et l'amélioration du milieu;
- l'amélioration des connaissances sur le milieu.

Principaux programmes

Seul ou en collaboration avec divers ministères, il offre des services et programmes (information, formation, normalisation, préven-

tion et contrôle) notamment sur les sujets suivants:

- gestion des déchets dangereux (en provenance de tout milieu);
- déchets liquides;
- règlement sur les carrières et les sablières;
- pollution des eaux par les établissements de production animale;
- eau, réseaux d'égouts et d'aqueducs;
- salubrité dans les endroits publics;
- pesticides, insecticides, phytocides.

MINISTÈRE DE L'HABITATION ET DE LA PROTECTION DU CONSOMMATEUR

Mandat et rôle

La Direction générale de l'Inspection du ministère de l'Habitation et de la Protection du Consommateur a un mandat complémentaire ou juxtaposé à celui de la CSST, soit celui de la sécurité du public en général.

Principaux programmes

La Direction de l'Inspection du Bâtiment[35] effectue des inspections régulières ou sur demande et procède à des enquêtes à la suite de plaintes d'accidents. Elle s'occupe de la sécurité des installations dans les édifices destinés au public (ascenseurs, monte-charge, remontées mécaniques, etc.).

La Direction de l'Inspection des Installations électriques donne des permis pour les travaux touchant aux installations électriques et approuve les matériaux et appareils utilisés.

---

35 Pour l'ensemble des édifices publics québécois, le Service de la sécurité du ministère des Travaux publics et Approvisionnements est responsable de l'établissement des mesures d'urgence reliées au feu, aux bombes, aux explosions et aux tremblements de terre. A partir d'octobre 1984, cette fonction sera probablement assumée par la Société Immobilière du Québec.

La Direction de l'Inspection des Installations de Tuyauterie effectue les inspections et vérifications nécessaires pour s'assurer que les installations sont conformes aux lois et règlements.

La Direction de l'Approbation des plans reçoit et vérifie les plans et devis des édifices publics et des établissements commerciaux ainsi que les installations attenantes.

BUREAU DE NORMALISATION DU QUÉBEC (BNQ)

Mandat et rôle

Le BNQ est un organisme central de normalisation industrielle créé par le Gouvernement du Québec dans le but d'exercer, de coordonner et de promouvoir les activités de normalisation industrielle au Québec (décret du 22 mai 1980, numéro 1436-80). Il relève du ministère de l'Industrie, du Commerce et du Tourisme.

Il a pour mandat de:

- exercer toute activité de normalisation industrielle et de certification;
- maintenir un registre des certifications;
- coordonner les activités de normalisation industrielle des ministères et organismes publics;
- assurer l'élaboration ou la reconnaissance des normes industrielles requises au Québec et en favoriser l'utilisation;
- rédiger un répertoire de ces normes industrielles;
- identifier et agréer des organismes de contrôle et d'essais au Québec;
- représenter le Gouvernement du Québec auprès du Conseil canadien des normes et de tout autre organisme de normalisation industrielle.

Programmes - Normes

- assainissement de l'air et de l'eau;
- bâtiment;
- enduits protecteurs;
- entretien;
- horticulture;
- métallurgie;
- mobilier;
- produits chimiques;
- protection de la personne;
- routes et grands travaux;
- transport;
- certification de conformité (certificat de conformité attribué au fabricant et marque de conformité apposée sur un produit: un gage de qualité et de sécurité pour le consommateur);
- centre de documentation (225 000 normes nationales et étrangères, 69 collections complètes, 100 périodiques).

RÉGIE DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC (RAAQ)

Mandat et rôle

Créée en 1977, la RAAQ jouit des droits et privilèges d'un mandataire du gouvernement. Le ministre des Transports est responsable des activités de la Régie devant l'Assemblée nationale.

La Régie a pour mandat:

- d'administrer un régime universel d'indemnisation pour les personnes victimes d'un dommage corporel causé par une automobile;
- de gérer un fonds d'indemnisation constitué en vertu de la Loi sur l'assurance automobile pour protéger les victimes d'accidents qui se produisent hors des chemins publics ou dont les responsables sont inconnus ou insolvables;
- d'assumer toutes les fonctions relatives à l'immatriculation des

véhicules automobiles, à la délivrance des permis de conduire et au contrôle de l'assurance obligatoire pour dommages matériels à autrui;
- de réaliser différents programmes de sécurité routière touchant les usagers de la route et les véhicules en circulation.

Principaux programmes ou services

Le régime d'indemnisation prévoit pour les victimes de dommages corporels ou leur famille une ou plusieurs des indemnités suivantes:
- indemnité de remplacement du revenu;
- indemnités pour le remboursement des frais raisonnables occasionnés par l'accident;
- indemnité forfaitaire pour perte d'intégrité physique et douleurs;
- indemnités reliées aux mesures de réadaptation;
- indemnités de décès versées aux survivants sous forme de rentes ou de montants forfaitaires, selon la situation de la victime au moment du décès.

De plus, la Régie peut prendre les mesures nécessaires et faire les dépenses qu'elle croit opportunes ou convenables pour contribuer à la réadaptation des accidentés de la route, pour atténuer ou faire disparaître toute incapacité résultant d'un dommage corporel et pour faciliter leur retour à la vie normale et leur réinsertion dans la société.

La gérance du code de la route dispose de programmes de formation à la conduite des véhicules pour diverses clientèles par les écoles de conduite, les commissions scolaires ou d'autres organismes accrédités.

En vertu de la réglementation sur les écoles de conduite, la Régie doit voir au contenu des cours donnés par celles-ci. De plus, elle

est responsable de l'émission du permis d'exploiter des écoles de conduite de même que de l'accréditation des moniteurs et des instructeurs en conduite automobile.

Dans le cadre de l'entente signée avec le Centre François-Charon de Québec, pour l'élaboration d'un programme relatif à l'apprentissage de conduite automobile à l'intention des personnes exigeant des conditions spécifiques d'apprentissage, la Régie offre aussi des programmes qui s'adressent à d'autres clientèles précises, telles que les conducteurs de véhicules lourds et les conducteurs d'autobus scolaires. Dans le cas des premiers, le programme est dispensé par le réseau scolaire et la Régie collabore avec le ministère de l'Éducation pour la définition du contenu des cours. Pour les seconds, la Régie a mis à la disposition des milieux concernés un programme de formation en transport scolaire.

De plus, la Régie est le mandataire au Québec du Conseil canadien de la sécurité pour la diffusion du cours de conduite préventive. Elle autorise des personnes ou des groupes à dispenser ce cours.

Les actions de sensibilisation et d'éducation à la sécurité routière sont orientées principalement vers des clientèles spécifiques.

Les programmes de sécurité routière pour les jeunes sont administrés conjointement avec les organismes préoccupés par la sécurité routière tels que le Club automobile du Québec, la Ligue de sécurité du Québec et Vélo-Québec.

La Régie prépare actuellement des guides d'activités pédagogiques qui seront intégrés à la programmation officielle du ministère de l'Éducation.

La Régie a la responsabilité d'émettre les permis spéciaux de circulation pour les véhicules dont le poids et la dimension excèdent

les normes en vigueur. L'émission se fait en collaboration avec le ministère des Transports et a comme objectif d'assurer la sécurité routière.

La Régie a aussi la responsabilité de s'assurer que les modifications apportées à des véhicules ou l'installation de nouveaux dispositifs répondent, sur le plan sécurité, aux exigences des réglementations fédérales et provinciales en vigueur. En 1982-83, la Régie a poursuivi l'évaluation de nouveaux dispositifs destinés à réduire les riques d'accidents reliés aux autobus scolaires. Elle a aussi réalisé une évaluation de la sécurité d'utilisation du gaz propane comme carburant pour certains véhicules.

LES ORGANISMES PUBLICS ET PARAPUBLICS CANADIENS ET LEURS PRINCIPAUX PROGRAMMES ET SERVICES EN SANTÉ ET EN SÉCURITÉ DU TRAVAIL

De nombreux organismes publics et parapublics canadiens ont des programmes touchant à la santé et à la sécurité du travail. Il est difficile de les associer à un secteur défini tel que nous l'entendons au Québec parce que les découpages des secteurs, des ministères et des champs de juridiction ne concordent pas avec ceux de cette province. De plus, il n'existe pas d'organisme canadien chargé exclusivement de la santé et de la sécurité du travail; cette fonction est disséminée dans de nombreux ministères et organismes.

CONSEIL CANADIEN DES NORMES

Mandat et rôle

Le Conseil canadien des normes cherche à promouvoir la normalisation volontaire dans les domaines relatifs à la construction, à la fabrication, à la production, à la qualité, au rendement et à la

sécurité des bâtiments, des structures, des articles et produits manufacturiers et des autres marchandises.

Principaux programmes ou services

Le Conseil offre au public un service gratuit d'information sur les normes, les systèmes de certification, les règlements et exigences techniques dans divers domaines et est en mesure de renseigner les utilisateurs de normes sur l'existence, la disponibilité, la portée et la façon de se procurer des spécifications techniques. Le Service d'information du Conseil est le Centre de renseignements du GATT (Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce) au Canada et peut fournir des renseignements sur les normes nationales du Canada ainsi que sur d'autres normes canadiennes et internationales et sur les normes nationales de certains pays étrangers.

ASSOCIATION CANADIENNE DE NORMALISATION

Mandat et rôle

L'Association canadienne de normalisation élabore des normes consensuelles, offre des services de certification, de mise à l'essai.

Principaux programmes

Les principaux programmes touchent les appareils de combustion, de manutention de combustible, d'équipement de protection individuelle et de sécurité du travail, de matériel de plomberie, électrique, sportif, de structures et matériel de construction, de technologie des soins médicaux. L'Association offre des services conseils pour divers produits.

CONSOMMATION ET CORPORATIONS CANADA

Mandat et rôle

Le ministère Consommation et Corporations canada se préoccupe des intérêts des consommateurs canadiens et administre la Loi sur les corporations canadiennes et la Loi sur les brevets, marques de commerce, droits d'auteurs et dessins industriels.

Principaux programmes

Un des programmes de ce ministère s'intitule "Inspection et essai, à des fins sécuritaires, des produits de consommation" (les produits chimiques ménagers, les jouets et les textiles, notamment); par ce programme le gouvernement s'assure que les produits sont conformes aux dispositions de la Loi sur les produits dangereux et aux règlements du ministère. A l'intérieur de ce programme général, figurent divers programmes d'inspection, d'enquête, d'examen et de poursuite.

EMPLOI ET IMMIGRATION CANADA

Mandat et rôle

Le ministère Emploi et Immigration Canada est chargé de la mise en valeur et de l'utilisation de la main-d'oeuvre, du maintien des services d'emploi et des avantages liés à l'immigration et au revenu.

Principaux programmes

Le gouvernement fédéral, en collaboration avec les provinces, offre de la formation professionnelle aux adultes afin de leur permettre d'accroître leurs chances d'emploi. Les stagiaires à plein temps peuvent bénéficier d'aide financière pendant leur formation.

Par le programme "Extension", Emploi et Immigration Canada tente de

modifier l'aptitude au travail des personnes qui éprouvent des difficultés à obtenir ou à conserver un emploi.

Le programme d'action positive est destiné à enrayer la discrimination dans l'emploi. Il offre des services de consultations permettant d'augmenter, entre autres, le nombre des handicapés dans le milieu de travail.

Le programme d'accroissement des compétences professionnelles a été créé pour contrer des pénuries de travailleurs dans certains secteurs. Il permet aux personnes défavorisées sur le plan de l'emploi de profiter d'une formation qui répond à leurs besoins et aux établissements de se doter d'immobilisations.

Deux programmes prévoient des indemnités ou des prestations complémentaires d'assurance-chômage en cas de blessure, maladie, quarantaine, maternité-grossesse.

ÉNERGIE, MINES ET RESSOURCES CANADA

Mandat et rôle

Le rôle du ministère Énergie Mines et Ressources Canada est de favoriser la mise en valeur et l'utilisation judicieuse des ressources minérales et énergétiques.

Principaux programmes

La Direction des explosifs est chargée de l'application de la Loi sur ces derniers, notamment en ce qui a trait à l'autorisation, l'inspection, la délivrance des permis, l'importation, l'entreposage, la vente, le transport routier et la fabrication.

ENVIRONNEMENT CANADA

Mandat et rôle

Le ministère Environnement Canada est chargé, entre autres, des responsabilités suivantes: ressources forestières, renseignements sur la qualité de l'air, la protection de l'environnement couplé d'un relèvement de la qualité du milieu ambiant naturel comprenant l'eau, le sol et l'air.

Programmes

Le Service de la protection de l'environnement (SPE) qui relève de ce ministere supervise les programmes suivants:

- produits chimiques commerciaux: le SPE évalue, crée et exécute des stratégies de contrôle des produits commerciaux;
- éco-urgences: le SPE encourage la mise au point et l'application de mesures préventives pour prévenir ou atténuer les effets des déversements d'hydrocarbures et de produits chimiques toxiques;
- services techniques: le SPE est chargé de mettre au point des connaissances techniques pour le traitement efficace des effluents et la gestion des déchets. Il se charge de mesurer la pollution des sources mobiles ou fixes et des laboratoires d'analyse;
- gestion des déchets dangereux.

SANTÉ ET BIEN-ÊTRE CANADA

Mandat et rôle

Le ministère Santé et Bien-Être Canada est chargé de la protection et de l'amélioration de la santé et de la sécurité.

Principaux programmes

La Direction générale de la protection de la santé offre, entre autres, les programmes suivants dans diverses unités administratives:

- la Direction des aliments effectue des travaux de recherche et d'évaluation de données sur les aliments, les produits chimiques agricoles et les contaminants chimiques et biologiques; mises au point d'analyses chimiques et micro-biologiques des aliments; études toxicologiques;
- la Direction de l'hygiène du milieu s'occupe de toute une gamme de programmes visant à identifier, évaluer et réduire les dangers que le milieu, les biens de consommation et les dispositifs médicaux présentent, au foyer, au travail et dans les lieux publics: toxicologie professionnelle, pesticides; transport des polluants, radiations, etc.;
- la Direction de la protection de la santé voit à ce que l'industrie se conforme aux normes et règlements applicables afin de minimiser les dangers que posent les aliments, les médicaments, les cosmétiques, etc.;
- le laboratoire de lutte contre la maladie aide à enquêter sur les épidémies et à les contrôler (par exemple, des programmes contre la contamination des laboratoires);
- la Direction générale de la protection de la santé enquête sur les plaintes et fournit des renseignements sur les aliments, les médicaments, les dispositifs médicaux et radio-actifs à l'intention des professionnels de la santé et de l'industrie.

La Direction générale des services et de la promotion de la santé offre plusieurs programmes de soutien qui lui sont propres, ou auxquels collaborent les provinces:

- la Direction des services de santé offre appui et services consultatifs aux gouvernements et associations professionnelles;
- la Direction de la promotion de la santé élabore et diffuse des programmes éducatifs et d'information relatifs à la santé, à des mesures de sécurité;
- la Direction des ressources en santé s'occupe des programmes fédéraux-provinciaux;
- la Direction des programmes de recherche extra-muros procure aide

et soutien à la recherche et à la préparation de colloques.

La Direction générale des services médicaux offre les programmes suivants:

- elle évalue les examens médicaux subis par les pilotes et les contrôleurs aériens et aide le ministère des Transports dans ses enquêtes d'accidents;
- elle est chargée des services de quarantaine, des règlements et de divers renseignements pour les voyageurs;
- elle fournit des services de santé aux Indiens des réserves: soins d'hygiène publique, programmes de prévention et d'hygiène du milieu;
- elle offre aux amputés des services de réadaptation.

Par ailleurs, la direction générale des programmes et des services sociaux, par l'intermédiaire du Bureau de la réadaptation, coordonne les initiatives du ministère en ce qui a trait aux personnes handicapées et entretient des liaisons avec les directeurs provinciaux de la réadaptation.

TRAVAIL CANADA

Mandat et rôle

Le ministère Travail Canada a un mandat assez large qui recouvre explicitement, entre autres, les conditions d'emploi, de sécurité et d'hygiène du travail.

Principaux programmes

Travail Canada administre les programmes suivants:

- normes de conditions de travail;
- subventions à la formation ouvrière (entre autres, concernant les règlements sur la sécurité et l'hygiène);
- recherche en matière de conditions de travail et de qualité de

vie au travail;
- normes de sécurité et d'hygiène du travail pour les entreprises de nature internationale ou interprovinciale, par exemple: les domaines du transport, des banques et des élévateurs à grain;
- indemnisation des travailleurs du gouvernement canadien, des marins marchands, des détenus, dans le cas d'accidents de travail;
- services d'éducation et d'information en sécurité et hygiène du travail (accès au Centre canadien d'hygiène et de sécurité du travail, Hull-Hamilton).

CENTRE CANADIEN D'HYGIÈNE ET DE SÉCURITÉ DU TRAVAIL

Mandat et rôle

Le Centre canadien d'hygiène et de sécurité du travail est né en 1978. Il agit comme institut où convergent les efforts que déploient les administrations publiques, les entreprises et les travailleurs pour promouvoir des conditions d'hygiène et de sécurité au travail et la santé physique et mentale de la main-d'oeuvre au Canada.

Principaux programmes

- service d'information et de consultation;
- service d'information automatisé;
- service de recherche.

OFFICE NATIONAL DE L'ÉNERGIE

Mandat et rôle

L'Office national de l'énergie relève du ministère de l'Énergie, des mines et des ressources. Il contrôle certains domaines des industries du pétrole, du gaz et de l'électricité.

Principaux programmes

L'Office établit des règlements sur la sécurité des pipelines et effectue des inspections sur place.

PÊCHES ET OCÉANS CANADA

Mandat et rôle

Les pouvoirs, devoirs et fonctions du ministère Pêches et Océans se rattachent aux pêches, aux ports de pêche et de plaisance.

Principaux programmes

La manutention, l'entreposage et la réfrigération du poisson à bord des bateaux, à quai et en usines sont normalisés, réglementés et inspectés par un service des normes et inspection.

TRANSPORT CANADA

Mandat et rôle

Le ministère Transport Canada est responsable, de façon générale, des chemins de fer gouvernementaux, de l'administration de transports aériens, maritimes et de surface; il regroupe une centaine de programmes gouvernementaux.

Principaux programmes

. **Administration canadienne des transports aériens** L'administration canadienne des transports aériens s'occupe, entre autres, des programmes suivants:

. dans la division Enquête sur les accidents et sécurité:

- sécurité de la navigation aérienne (services et installations de sécurité);
- renseignements sur la sécurité aérienne (informations, données d'enquêtes);

- normes de sécurité aérienne (directives lors de manifestations aéronautiques spéciales);
- sécurité aérienne et enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation (documents et renseignements pour l'aviation civile);
- service d'alerte, de recherche et de sauvetage (aide les organismes compétents dans la recherche et le sauvetage).

. dans la division Circulation aérienne:

- contrôle de la circulation aérienne canadienne et internationale;
- services de contrôle régionaux et aéroportuaires.

. dans les divisions Entraînement au vol et licences, règlements et procédures:

- de nombreux programmes (formation, information, restrictions, guides, navigabilité, inspections des instruments etc.) touchent indirectement ou directement à la sécurité.

. dans la division Service des aéroports et de la construction:

- services d'urgence en cas d'écrasement, incendie, sauvetage;
- service de police et de sécurité aéroportuaire.

. **Administration canadienne du transport maritime** L'administration canadienne du transport maritime regroupe les secteurs de l'Arctique, des licences et examens, des aides à la navigation, à la réglementation et aux normes, de la recherche, du sauvetage et de la sécurité, du trafic maritime, des administrations de pilotage et trois autres secteurs. Chacun des secteurs administre les programmes touchant à la sécurité. Nous n'en retiendrons que les plus significatifs.

. le secteur réglementation et normes administre les programmes suivants:

- normes et conditions de sécurité pour le transport maritime de cargaison, conteneurs et inspection;
- normes et réglementation des systèmes électriques des navires: inspection et sécurité des navires;
- réglementation concernant la coque des navire, inspection et émission de certificats en ce qui concerne la sécurité humaine

et matérielle;
- normes des machines des navires, y compris les dispositifs de protection contre les incendies;
- règlements sur la pollution par les navires;
- inspection des radios de navire;
- réglementation des petites embarcations: calcul des charges, matériel de sécurité, gilets de sauvetage.

. Le secteur Recherche, sauvetage et sécurité s'occupe des programmes suivants:
- enquêtes sur les sinistres et accidents;
- bulletins de sécurité maritime et de navigation;
- services de pilotage à des fins de sécurité;
- services maritimes de recherche et de sauvetage;
- système de sécurité des navires;
- normes relatives aux systèmes de survie à bord des navires.

. Le secteur Trafic maritime et services de transport assure les programmes suivants:
- gestion du trafic maritime (sécurité de la navigation et réglementation de la circulation);
- bulletins d'information (renseignements, entre autres, sur des procédures et dangers).

. **Administration du transport ferroviaire** L'Administration du Transport ferroviaire a la responsabilité notamment des programmes de déplacements de lignes de croisements de chemin de fer en milieu urbain en vue d'augmenter la sécurité.

. **Direction générale de la sécurité routière** La direction générale de la sécurité routière assure les programmes suivants:
- identification des défauts des véhicules automobiles (ou des pièces pouvant nuire à la sécurité);
- règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (application des normes relatives à la sécurité);
- normes de sécurité applicables aux véhicules automobiles importés

par des particuliers;
- défauts des pneus (enquêtes);
- essais de véhicules automobiles.

. Direction générale du transport des marchandises dangereuses

La direction générale du transport des marchandises dangereuses offre une gamme de services et programmes pour tous les modes de transport:

- règlements touchant la manutention, l'offre de transport et le transport des marchandises dangereuses;
- inspection du transport des marchandises dangereuses;
- CANUTEC (information, coordination, communication lors d'accidents impliquant des marchandises dangereuses);
- formation et sensibilisation à l'intention de diverses personnes concernées par les accidents impliquant des marchandises dangereuses.

LES ASSOCIATIONS SYNDICALES ET PATRONALES ET LEURS PRINCIPAUX PROGRAMMES ET SERVICES EN SANTÉ ET EN SÉCURITÉ DU TRAVAIL

FÉDÉRATION DES TRAVAILLEURS DU QUÉBEC (FTQ)

Description

La FTQ compte quelque 350 000 membres et est la plus importante centrale syndicale du Québec. Fondée en 1957, elle est née de la fusion de la Fédération provinciale du travail du Québec (FPTQ) et de la Fédération des unions industrielles du Québec (FUIQ).

La Fédération regroupe les sections locales québécoises des syndicats internationaux ainsi que des syndicats pancanadiens. Ces syndicats sont présents dans tous les secteurs d'activité ainsi que dans toutes les régions. La FTQ regroupe en son sein 19 grandes

sections professionnelles telles que Forêt et bois, Pâtes et papier, Textiles, Mines et métallurgie, Confection, Vêtements, Construction, Alimentation et Consommation.

Le service quotidien aux travailleurs membres des syndicats affiliés à la FTQ est pris en charge par chacun de ces syndicats. On compte quelque 800 permanents pour assurer ce service.

Pour sa part, la FTQ offre, comme centrale, toute une gamme de services à ses syndicats affiliés, dans des domaines comme les accidents du travail, la santé et la sécurité, la recherche, la documentation et l'information. De plus, des employés permanents fournissent un soutien technique au conseil du travail des diverses régions et à leurs syndicats affiliés.

Principaux programmes et cours

Voici un bref résumé du contenu et de l'objectif de chacun des cours.

. **Cours de base** (3 jours) Sensibilisation et prise de conscience des accidents et des maladies du travail (gravité - causes - responsabilités); droits des travailleurs; action syndicale.

. **Cours sur les demandes d'indemnités à la CSST** (2 jours) Ce cours vise à informer les travailleurs sur la façon de présenter des demandes d'indemnités à la CSST et sur les droits des travailleurs victimes d'accidents ou de maladies professionnelles.

. **Information sur la législation relative au milieu de travail** (1 jour) Ce cours vise à permettre aux travailleurs de connaître les lois et règlements afin qu'ils soient en mesure de les faire appliquer.

. **Cours sur le bruit en milieu de travail** (3 jours) Détection

des bruits; causes du bruit; effets sur la santé; solutions possibles; action syndicale nécessaire.

. **Cours sur les poussières** (2 jours) Détection des poussières; analyse du milieu; normes prescrites par règlements; droits des travailleurs.

. **Enquête d'accidents** (2 jours) Les droits en vertu de la Loi sur la santé et la sécurité du travail; les enquêtes d'accident; les causes possibles de l'accident.

. **Cours sur les vibrations** (2 jours) Problèmes des travailleurs qui vivent des situations de vibration au travail.

Cours sur les demandes d'indemnités à la CSST pour les problèmes de surdité (5 jours) Ce cours informe les travailleurs sur la façon de procéder pour faire une demande d'indemnité pour surdité industrielle à la CSST.

. **Cours sur les problèmes de vue** (2 jours) Ce cours sensibilise les participants aux problèmes de toutes sortes qui mettent leurs yeux en danger dans le milieu de travail. Il explique les droits contenus dans la Loi sur la santé et la sécurité du travail.

. **Cours sur le rôle des comités locaux** (2 jours) Ce cours donne de l'information relative à l'importance et au rôle d'un comité de santé et de sécurité, aux fonctions de ce comité édictées dans la Loi sur la santé et la sécurité du travail.

. **Cours sur les écrans cathodiques** (3 jours) Ce cours vise à donner de l'information aux travailleurs sur les problèmes reliés à l'utilisation des écrans cathodiques et sur l'aménagement des lieux de travail.

L'ensemble des cours donnés par la FTQ à ses syndicats affiliés sont conçus grâce à une action conjointe des différents services de la FTQ, dont le service de recherche.

Les cours sont adaptés aux besoins des travailleurs du secteur d'activité auquel ils s'adressent. L'ensemble des cours est dispensé par les syndicats locaux et par les conseils du travail, puisque ces derniers représentent l'outil de régionalisation de la FTQ.

Tous les cours donnés aux travailleurs d'un secteur d'activité économique sont, si possible, dispensés par des personnes qui viennent du même secteur d'activité.

. Le Service de santé et de sécurité du travail

Tandis que la formation en santé et en sécurité du travail est dispensée par le Service de l'éducation de la FTQ, le Service de santé et de sécurité du travail a pour tâche principale d'assurer, avec un personnel de quatre personnes, des services de:

. Soutien aux organismes de la centrale Le personnel du service:

- formule des avis à l'intention de la direction élue de la FTQ et des dirigeants qui siègent aux conseils d'administration de la CSST et de l'IRSST ainsi qu'aux comités consultatifs formés par ces organismes paritaires;
- dégage des orientations et des avis pouvant servir 1) aux permanents de la FTQ dans les régions qui assument la responsabilité de représenter la centrale aux tables régionales de la CSST et 2) aux représentants des syndicats affiliés (nommés au sein des associations sectorielles paritaires et des comités paritaires ou nommés comme représentants à la prévention);
- participe aux travaux des comités consultatifs de la FTQ (Comité sur la santé et la sécurité du travail et Comité sur la réparation des lésions professionnelles) dont les avis et les recomman-

dations sont acheminés aux dirigeants élus de la centrale;
- prépare les projets de représentation de la centrale (mémoires, interventions en commission parlementaire, etc.);
- organise des sessions spéciales d'information portant sur les dossiers de santé et de sécurité du travail qui nécessitent cette forme de communication.

. **Aide aux accidentés** Un permanent du service est spécifiquement chargé d'assurer le bon fonctionnement d'un service d'aide aux accidentés. Seuls les dossiers qui nécessitent un appui technique particulier sont traités puisque les services de première ligne sont dispensés par les syndicats affiliés.

. **Défense des travailleurs** Le personnel du service est appelé, à l'occasion, à agir à titre de procureur du travailleur dans les dossiers de droit de refus, de retrait préventif et d'inspection ou encore à l'occasion de grandes enquêtes comme celle sur la tragédie de la mine Belmoral. Le permanent à l'indemnisation pilote les dossiers individuels devant la CSST et la Commission des affaires sociales, au besoin.

. **Représentation et liaison avec le milieu** Le personnel du service agit non seulement comme agent de liaison avec les services gouvernementaux appropriés ainsi que les universités, les organismes populaires et les associations professionnelles, etc. qui oeuvrent dans le domaine de la santé et de la sécurité du travail, mais également, à l'occasion, avec les comités ou conseils pour l'administration ou l'étude de questions relatives à la prévention, à l'indemnisation, à la réadaptation, à la santé mentale, aux personnes handicapées, etc.

CONFÉDÉRATION DES SYNDICATS NATIONAUX (CSN)

C'est en réaction au syndicalisme américain que des syndicats du Québec se sont regroupés en 1921 pour donner naissance à la Confédération des travailleurs Catholiques du Canada (CTCC). En 1960, la CTCC opte pour la déconfessionnalisation et prend le nom de CSN.

La CSN compte actuellement neuf fédérations (Papier et forêt, Communications, Bâtiment et bois, Métallurgie, Commerce, Services publics, Affaires sociales, Professionnels salariés et cadres, Enseignants), plus 1700 syndicats locaux et quelque 220 000 membres[36].

La structure et le fonctionnement de la CSN sont chapeautés par le congrès, lequel réunit les délégués (environ 2 000) élus de tous les syndicats, des conseils centraux et des fédérations. Il a tous les pouvoirs et se réunit tous les deux ans. Il prend les décisions sur l'orientation de l'action du mouvement, le budget et l'élection du comité exécutif de la CSN. Entre les congrès, le conseil fédéral agit comme organisme d'orientation. Il est composé de 164 membres dont 44 du bureau confédéral, 52 des fédérations, 62 des conseils centraux et les 6 membres du comité exécutif. Les bureau confédéral est l'organisme de décision et d'exécution composé de 21 délégués des fédérations, 22 des conseils centraux et 6 du comité exécutif. Le comité exécutif de la CSN est composé de 6 membres: le président, trois vice-présidents, le secrétaire général et le trésorier. Ils sont tous élus au congrès.

Services

En plus d'orienter le mouvement et d'aider les syndicats, la CSN offre les principaux services suivants:

- le fonds de défense professionnelle;

---

36 Ces données ont été fournies par la CSN.

- le service d'organisation;
- le service d'éducation;
- le service d'action politique;
- le service d'information et de télécommunication;
- le service des grèves;
- le service de recherche;
- le service de la consommation;
- le service de génie industriel;
- le service juridique;
- le service de la condition féminine;
- la coordination générale des négociations.

Principaux programmes et services en santé et en sécurité

. Le cours de base en santé-sécurité Ce cours est donné principalement au niveau des conseils centraux. Des sessions sectorielles ont également été organisées avec référence de contenu technique au milieu de travail.

Dans l'ensemble, les cours formulent la stratégie de la CSN sur les sujets suivants:
- le rôle du comité syndical de santé et de sécurité;
- les droits des travailleurs;
- les étapes de la procédure de défense des accidents;
- le droit de refus;
- le retrait préventif des femmes enceintes;
- la coordination de la stratégie syndicale à l'endroit des problèmes connus dans son milieu de travail.

. Le comité sur la santé et sur la sécurité du travail Le mandat de ce comité est de proposer des stratégies en matière de santé et de sécurité, d'élaborer des programmes de formation et de formuler des recommandations à la CSN en ce qui concerne la législation.

En 1982, ce service a adopté une approche sectorielle de la préven-

tion et élaboré les cadres de références techniques nécessaires. Ainsi, trois fédérations (Commerce, Métallurgie ainsi que Papier et forêt) ont institué des cours de formation axés sur les problèems inhérents à leur vocation industrielle. Un effort concret a également été fourni quant à la prévention médicale et à l'hygiène industrielle.

CENTRALE DES SYNDICATS DÉMOCRATIQUES (CSD)

Le 17 mai 1972, a lieu une réunion entre 150 responsables de la CSN et trois des cinq membres du conseil d'administration afin d'envisager l'avenir de la CSN. Le 22 mai suivant, 1 450 militants se réunissent et acceptent le principe de la fondation d'une nouvelle centrale. La création de cette nouvelle centrale est l'aboutissement d'un malaise né avec l'arrivée massive au sein de la CSN des employés du secteur public et de l'adoption d'un nouveau projet de société.

La centrale compte aujourd'hui 350 syndicats et quelque 50 000 membres réunis en trois fédérations (Textiles, Vêtement, Mines-Métallurgie et produits chimiques) et en cinq sections professionnelles (Bâtiment et bois, Agro-alimentaire, Commerce, Produits du papier et Services publics et parapublics).

Le congrès se réunit tous les deux ans: tous les syndicats de la centrale y sont représentés. Il détermine les politiques de la centrale et adopte le budget. Entre les congrès, c'est l'assemblée plénière qui détermine les suites à donner aux décisions du congrès.

Le conseil de direction est l'organisme administratif. Il est composé des quatre membres du conseil d'administration, de trois membres des fédérations, de cinq membres de l'ensemble des sections et

de neuf membres des régions. Le conseil d'administration quant à lui est composé du président, du vice-président, du secrétaire et du trésorier. Ils sont tous élus au congrès par les membres de tous les syndicats affilés.

Services

Les principaux services offerts par la CSD sont les suivants:

- les services juridiques;
- les services de conventions collectives;
- le service des grèves;
- le service de recherche;
- le service de formation et d'éducation;
- le service des études de temps et de mouvements;
- le service d'évaluation des tâches;
- le service des lois sociales;
- le service d'organisation du travail;
- le service de santé et de sécurité.

Principaux programmes et services en santé et en sécurité

Le service de santé et de sécurité s'inscrit dans la stratégie de la centrale basée sur le principe "de la qualité de vie au travail" et vise l'amélioration des conditions de travail.

Pour ce faire, les cours suivants sont offerts et couvrent aussi bien l'aspect juridique de la santé et de la sécurité du travail que les aspects technique et médical.

. **Cours de base** (3 jours) Ce cours vise la compréhension de la législation en ce qui a trait à la santé et à la sécurité du travail au Québec et à son processus de fonctionnement et d'intervention:

- la prévention (risques physiques, chimiques et maladies professionnelles);
- l'indemnisation (réparation) et son processus d'identification

administrative;
- la réadaptation et le fonctionnement du service.

Le tout est complété d'une description du rôle des syndicats dans l'amélioration de la santé et de la sécurité du travail suivi des dispositions du règlement 33 (1978) sur les services de premiers secours, la prévention d'urgence suite à un accident, le cadre juridique du régime de santé et de sécurité du travail au Québec et celui de la prévention (objectifs et mécanismes) et les principaux volets opérationnels de la CSST.

. **Cours sur la santé au travail** (2 jours) L'objectif de ce cours est d'accroître la compréhension des problèmes de santé au travail, afin d'augmenter l'efficacité du travailleur et de préciser le rôle que peut jouer "la médecine du travail".

Voici les principaux thèmes développés qui sont présentés par un médecin rattaché à une clinique médicale:
- le rôle des principaux intervenants en santé du travail selon la Loi sur la santé et la sécurité du travail;
- le bruit en tant qu'agent agresseur, son dépistage et son élimination à la source y compris les moyens de protection individuels;
- les maladies du poumon (silicose, amiantose, etc.);
- la prévention et l'ergonomie;
- l'indemnisation d'un accident du travail;
- la réadaptation au travail;
- les intoxications d'origine industrielle;
- des notions médicales en cardiologie, toxicologie, psychiatrie, etc.;
- le rôle d'un agent syndical en médecine du travail.

. **Cours en hygiène industrielle** (3 jours) Ce cours a été préparé en collaboration avec l'APPSST et traite des sujets suivants:

- le bruit;
- les agresseurs chimiques;
- les contraintes thermiques;
- l'éclairage.

Ce cours présente aussi sommairement les structures de la Loi sur la santé et la sécurité du travail ainsi qu'une méthode d'évaluation du cours.

. Cours de prévention médicale en usine et de l'hygiène alimentaire Ce cours a été préparé dans le but de diffuser les techniques de premiers soins en milieu de travail et d'amener l'employé à se procurer une nourriture saine et apte à améliorer et à maintenir sa santé.

Enfin, un projet est présentement à l'étude pour établir, compte tenu des besoins sectoriels de chaque unité syndicale, un programme spécifique en santé et en sécurité du travail dans l'entreprise afin de favoriser la création de nouveaux comités paritaires à cet effet.

. Formation interne La CSD s'est munie d'éléments fonctionnels administratifs afin de réaliser ses programmes de formation adressés, selon les beoins et les demandes, aux permanents de la centrale ainsi qu'aux représentants syndicaux et aux militants.

A cette fin, la CSD a institué un centre régional d'information et de formation ouvrière dont le rôle est de préparer un programme de santé et de sécurité du travail selon les exigences du milieu désigné.

FRATERNITÉ INTERNATIONALE D'AMÉRIQUE DES CAMIONNEURS, CHAUFFEURS, PRÉPOSÉS D'ENTREPOTS ET AIDES

Mieux connue sous le nom des Teamsters, cette association syndicale représente au Québec plus de 30 000 travailleurs répartis dans de nombreux secteurs d'activités.

Depuis la promulgation de la Loi sur la santé et la sécurité du travail, le Conseil conjoint 91 des Teamsters dispense des cours de formation et d'information à ses membres des 7 locaux affiliés au Québec.

Un cours de base en santé et sécurité du travail d'une durée de 2 jours a pour objectif de familiariser et de sensibiliser les participants aux risques et responsabilités en matière de santé et de sécurité du travail. Ce cours préparé en collaboration avec l'éducation permanent de l'Université de Montréal, s'adresse aux délégués syndicaux siégeant au comité de santé et de sécurité. Ce cours permet notamment de faire un tour d'horizon sur la situation qui prévaut en santé et sécurité dans les différents secteurs industriels représentés par les Teamsters et offre différents instruments de travail permettant aux représentants syndicaux de fonctionner adéquatement au sein des comités de santé et de sécurité.

Les principaux thèmes développés sont les suivants:
- la problématique santé et sécurité dans les différents secteurs industriels;
- la réglementation et la législation en santé et sécurité du travail;
- le comité de santé et de sécurité;
- quoi faire en cas d'accident;
- l'enquête et analyse d'accident;
- droit de refus;
- représentant à la prévention

- l'action syndicale.

De façon continue, un complément d'information est offert aux délégués ayant suivi ce cours de base lors de la mise à jour de la réglementation en matière de santé et de sécurité.

Par ailleurs en fonction des divers besoins émanant des différents comités de santé et de sécurité, les Teamsters offrent une assistance technique à ses membres siégeant au comité de santé et de sécurité. De plus, une formation spécialisée tenant compte des problèmes de santé et de sécurité particuliers à un secteur donné est offerte sur demande. Un service de recherche documentaire est aussi mis à la disposition des membres.

ASSOCIATION PARITAIRE DE PRÉVENTION POUR LA SANTÉ ET LA SÉCURITÉ DU TRAVAIL (APPSST)

Mandat

Suite à la restructuration de l'APPSST en 1983, l'Association a comme mandat général de donner des services d'aide technique à l'identification des problèmes d'hygiène du travail et au contrôle des contaminants. L'Association assure également un service de prêt de documents audio-visuels.

Principaux services

L'Association offre des services d'hygiène du travail, de recherche documentaire et de cinémathèque. Ces services sont offerts aux établissements par l'intermédiaire des associations sectorielles paritaires puis aux établissements qui font une demande paritaire.

Le service d'hygiène industrielle offre l'expertise d'identification, d'évaluation et de contrôle en hygiène industrielle en vue de documenter les risques d'atteinte à la santé et de soumettre des recommandations pour éliminer les dangers à la source ou diminuer les risques d'exposition à certains contaminants.

Le service de recherche documentaire se spécialise dans la documentation reliée à l'hygiène industrielle.

L'APPSST dispose d'un service de cinémathèque: prêt de documents écrits et audio-visuels, leur entretien et leur vérification périodique. L'Association compte 300 exemplaires de documents audio-visuels pour plus de 100 titres.

CENTRE PATRONAL DE SANTÉ ET DE SÉCURITÉ DU TRAVAIL DU QUÉBEC

Mandat et objectifs

Le mandat du Centre patronal de santé et sécurité du travail est de diffuser l'information et d'assurer la formation en santé et sécurité du travail dans le milieu patronal en vue de réduire les accidents et les maladies professionnelles.

Les objectifs généraux pour l'année 1983-84 étaient les suivants:

- constitution d'un fichier de personnes ressources;
- élaboration d'une série de capsules documents-références;
- recensement des lois et des divers règlements;
- investigation sur l'utilisation possible de certaines banques de données de la CSST;
- cueillette d'information sur les activités de formation.

Principaux programmes et cours

. **Élaboration d'un programme-type de prévention à l'intention des employeurs** Application de ce programme-type à des grands secteurs d'activités, identification des personnes-clé dans ce domaine, organisation de sessions de formation sur le programme de prévention.

. **Rencontres d'échange des représentants patronaux des associations sectorielles paritaires formées ou en voie de formation** Document et sessions de formation concernant la communication entre les parties patronale et syndicale dans une organisation paritaire et information concernant l'organisation d'une association paritaire.

. **Élaboration de documents synthèses sur des sujets reliés à l'application de la Loi pour les employeurs** Organisation de sessions de formation, présentations multiples, et mise sur pied de mécanismes d'évaluation des réalisations pour atteindre l'objectif fixé.

. Mise en place de mécanismes de cohésion et de communication au niveau des structures décisionnelles du Centre patronal, des délégués et des divers groupes de clientèle.

ASSOCIATION PARITAIRE POUR LA SANTÉ ET LA SÉCURITÉ DU TRAVAIL, SECTEUR "TRANSPORT ET ENTREPOSAGE"

Mandat

Créée en 1983, l'Association paritaire pour la santé et la sécurité du travail, du secteur "transport et entreposage" a pour mandat, conformément à l'article 101 de la Loi sur la santé et la sécurité du travail de développer des programmes ou services dans les domaines suivants: information et formation, conseil aux établissements, recherche et documentation, soutien administratif.

Principaux services

Pour la réalisation de ces programmes généraux, l'Association s'est dotée de différents services spécialisés. Le service aux établissements a comme principale fonction d'aider à la mise sur pied et au fonctionnement des comités de santé et de sécurité. Le service de formation est responsable de la conception et de l'adaptation des programmes de formation et de la mise sur pied d'un service de documentation audio-visuelle. Le service d'information assure la parution régulière d'un bulletin d'information ainsi que la promotion d'affiches, de dépliants et de brochures. Le service de recherche a pour objet la réalisation de différents guides de prévention. Il met aussi à la disposition du secteur un service spécialisé de statistiques ainsi que des fiches techniques sur les problèmes de santé et de sécurité du travail.

Un service de documentation en matière de santé et de sécurité au travail est aussi à la disposition de la clientèle et du personnel de l'Association.

Au cours de l'année 1983, l'Association a procédé au recensement des programmes de formation existants et a produit un guide sur la réglementation propre au secteur d'activités en colligeant les différentes lois et règlements en matière de santé et de sécurité. L'Association a par ailleurs complété la mise à jour des données relatives à l'identification de son milieu et des problèmes de santé et de sécurité. Enfin, de nombreuses visites auprès des établissements ont favorisé la création de comités de santé et de sécurité.

BIBLIOGRAPHIE

ALLARD, Denis, Diane DESCHAMPS et Michel LECLERC, DSC-Centre hospitalier Maisonneuve-Rosemont, Rapports de recherche des DSC de la région métropolitaine de Montréal (résumés analytiques), Montréal, juillet 1982, 428 p.

Approvisionnements et services Canada, Programmes et services du gouvernement fédéral. Répertoire 1984, Ottawa, 1984, 570 p.

Association Canadienne de Normalisation, Rapport annuel 1984, 1984, 17 p.

Association paritaire de prévention pour la santé et la sécurité du travail, Introduction à l'hygiène industrielle, Montréal, janvier 1983, 232 p.

Centrale des syndicats démocratiques, La base des nouveaux syndicalistes québécois; des milieux de travail à réinventer ensemble, Montréal, juin 1982.

_____, Manuel de la santé et de la sécurité au travail, Montréal, 3e édition, février 1980, 83 p.

_____, Rapport du comité ad hoc SAS et du service de formation CSD relatif à la santé et la sécurité du travail, Montréal, juin 1983, 8 p.

Centre patronal de santé et de sécurité du travail du Québec, Résumé des orientations du Centre patronal de santé et de sécurité du travail du Québec à l'intention de la CSST, Montréal, 1983, 21 p.

Collège d'enseignement général et professionnel de Rimouski, Programme de formation aux fonctions d'urgence en mer, Rimouski, s.d., 12 p.

Commission de formation professionnelle de la main-d'oeuvre de la région métropolitaine de Montréal, Structure et fonctions, Montréal, 1984, 14 p.

Commission de la santé et de la sécurité du travail, Rapport annuel 1983. Direction des communications de la Commission de la santé et de la sécurité du travail, Montréal, 1984, 81 p.

_____, Direction de la Réparation, Manuel de la réparation, Montréal, 1982, pagination discontinue.

Confédération des syndicats nationaux, Principales positions de la CSN sur la santé et la sécurité du travail, Montréal, février 1983, 38 p.

CYR, François et Rémi ROY, Éléments d'histoire de la FTQ, Montréal, Coopératives Albert Saint-Martin, 1981, 205 p.

DIONNE, Danielle, Institut de recherche en santé et en sécurité du travail, Lettre à Raymond Mailhot, Montréal, 7 août 1984, 4 p.

École Polytechnique de Montréal, affiliée à l'Université de Montréal, Annuaire. Cours de Baccalauréat 1984-85, Service pédagogiques de l'École polytechnique, Montréal, 1984, 93 p.

École Polytechnique de Montréal, affiliée à l'Université de Montréal, Annuaire. Études supérieures, Montréal, 1984, 79 p.

_____, affiliée à l'Université de Montréal, Cours du soir. Certificats et baccalauréats 1984-85, Montréal, 1984, 18 p.

Emploi et Immigration Canada, Accord intergouvernemental relatif au programme national de formation professionnelle avec le gouvernement du Québec, dans Accords fédéraux-provinciaux et fédéraux territoriaux en matière de formation 1982-1985. Programme national de formation. Ottawa, s.d., 51 p.

Fédération des travailleurs du Québec, Guide social du travailleur 1982, Montréal, novembre 1981, 112 p.

_____, Le monde ouvrier, Montréal, numéro spécial pour le 20e anniversaire de la FTQ, Québec, décembre 1977.

_____, Liste des cours qui sont donnés en santé et sécurité, Montréal, Service de la formation de la FTQ, juin 1983, 2 p.

Institut Canadien de recherches sur les pâtes et papiers, Rapport annuel 1983, Montréal, 1984, 25 p.

Institut de recherche en santé et en sécurité du travail du Québec, Rapport annuel 1983, Programme des communications de l'IRSST, Montréal, 1984, 83 p.

Institut National de la recherche scientifique, Rapport annuel 1982-1983, Programme des communications, Montréal, 1984.

McGill University, School of Physical and Occupational Therapy 1984-85, Montréal, 1984, 16 p.

McGill University, Centre for Continuing Education 1984-1985, Montréal, 1984, 206 p.

_____, Faculty of Engineering, 1984-1985, Montréal, 1984, 103 p.

_____, Faculty of Graduate Studies and Research 1984-1985, Montréal, 1984, pagination multiple.

_____, Faculty of Medicine 1984-1985, Montréal, 1984, 40 p.

_____, Institute of Occupational Hygiene, Graduate diploma in Occupational Hygiene, Montréal, s.d., dépliant.

_____, Institut de médecine et de sécurité du travail, Diplôme d'études supérieures en hygiène industrielle, Montréal, s.d., dépliant.

Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation, Rapport annuel 1980-1981, Québec, Éditeur officiel, 1982, 82 p.

Ministère des Affaires sociales, Description des exigences du ministère des Affaires sociales concernant un programme intensif de formation en santé et en sécurité du travail, Québec, 1981, 9 p.

_____, Rapport annuel 1982-1983, ministère des Communications, Québec, 1983, 45 p.

Ministère des Communications, Le Guide 1983-1984, Tous les services de l'État Québécois, Québec, ministère des Communications, 1983, 617 p.

_____, Direction générale des publications gouvernementales, Ministère de la Main-d'oeuvre et de la sécurité du revenu, Rapport annuel 1982-1983, Québec, 1984, 47 p.

Ministère des Communications, Ministère de l'Éducation, Rapport annuel 1982-1983, Québec, ministère des Communications, 1983, 58 p.

Ministère de l'Éducation, Direction générale du développement pédagogique, Annuaire de l'Enseignement secondaire, Cahier 01, 1978-1979, cours de formation générale, Québec, Service général des communications du ministère de l'Éducation, 1978, document n° 16-4006, 155 p.

_____, Direction générale du développement pédagogique, Annuaire de l'Enseignement secondaire. Cahier 02, 1977-1979, cours de formation professionnelle, Québec. Service général des communications du ministère de l'Éducation, 1977, document n° 16-4001, 299 p.

_____, Direction générale du développement pédagogique, Guide pédagogique. Primaire et secondaire - Formation personnelle et sociale, Québec, 1984, document n° 16-2707-01, 83 p.

_____, Direction générale du développement pédagogique, Guide pédagogique. Secondaire. Guide d'évaluation de l'apprentissage cours 210-253. Sécurité générale sur les chantiers de construction. Secteur meuble et construction. Tome II, Québec, Service général des communications du ministère de l'Éducation, 1980, 174 p.

_____, Direction générale du développement pédagogique, Guide pédagogique. Secondaire. 140-711. Prévention et premiers soins, Québec, Éditeur officiel du Québec, 1979, document n° 16-4133-03, 33 p.

_____, Direction générale du développement pédagogique, Guide pédagogique. Secondaire. Économie familiale. Formation générale 2e année, Québec, Direction des communications du ministère de l'Éducation, 1982, document n° 16-4122-01, 199 p.

Ministère de l'Éducation, Direction générale du développement pédagogique, Guide pédagogique. Service de la santé, Québec, Éditeur officiel du Québec, 1978, document n° 16-4133-02, 19 p.

_____, Direction générale du développement pédagogique, Meuble et construction, cours 210-253, sécurité générale sur les chantiers de construction, Québec, Éditeur officiel du Québec, mars 1979, document n° 16-4134-00, 14 p.

_____, Direction générale du développement pédagogique, Programme d'études Secondaire, 140-711, Prévention et premiers soins, Québec, Éditeur officiel du Québec, 1980, document n° 16-4133-00, 56 p.

_____, Direction générale du développement pédagogique, Programme d'études Secondaire, Économie familiale, Formation générale 2e année, Québec, Service général des communications du ministère de l'Éducation, 1981, document n° 16-4122, 71 p.

_____, Direction générale du développement pédagogique, Programme d'études secondaires, Économie familiale, Formation générale 4e et 5e année, Québec, 1982, document n° 16-4123, 88 p.

_____, Direction générale du développement pédagogique, Programme d'études secondaires, Formation personnelle et sociale, Québec, 1982, 424 p.

_____, Direction générale du développement pédagogique, Protection et service du bâtiment. Recueil des programmes d'études, Québec, Service des communications du ministère de l'Éducation, 1977, document n° 16-4143, 66 p.

Ministère de l'Éducation, Direction du développement pédagogique, Règlement concernant le régime pédagogique du ministère du Québec, 1981, document n° 16-0062-01, 54 p.

_____, Direction générale du développement pédagogique, Services de la santé. Guide des stages cliniques, 141-000. Infirmier auxiliaire. Infirmière auxiliaire, Québec, Éditeur officiel, 1978, document n° 16-4133-01, 35 p.

_____, Direction générale du développement pédagogique, Services de la santé. Recueil des programmes d'études, Québec, Service général des communications du ministère de l'Éducation, 1977, document n° 16-4133, 39 p.

_____, Direction générale de l'éducation des adultes, "Opération sécurité-construction", (1978-1981), Québec, révisé le 3 mars 1983, document n° 38-6056, 101 p.

_____, Direction générale de l'éducation des adultes, Répertoire des programmes et du matériel didactique du 1er juillet 1983 au 30 juin 1984, Québec, 1983, document n° 38-1255, 76 p.

_____, Direction générale de l'éducation des adultes, Sécurité générale sur les chantiers de construction - Programme et guide du formateur, Québec, 1981, document n° 38-0462, 625 p.

_____, Direction générale de l'éducation des adultes, Sécurité générale sur les chantiers de construction, version étudiante, Québec, 1981, document n° 38-0463, 137 p.

_____, Direction générale de l'enseignement collégial, Cahiers de l'enseignement collégial 1983-1986, 2. Description des cours, Québec, 1983, document n° 15-5932, 759 p.

Ministère de l'Éducation, Direction générale de l'enseignement collégial, Cahiers de l'enseignement collégial 1984-1985, 1. Description des cours, Québec, 1984, document n° 15-5994, 220 p.

_____, Direction générale de l'enseignement collégial, Cahiers de l'enseignement collégial aux adultes, 1983-1984, 1. Renseignements généraux, programmes professionnels, Québec, 1982, document n° 15-5907, pagination discontinue.

_____, Direction générale de l'enseignement collégial, Cahiers de l'enseignement collégial aux adultes, 1983-1984, 2. Description des cours, Québec, 1982, document n° 15-5908, 498 p.

_____, Direction générale de l'enseignement collégial, Règlement sur le régime pédagogique du collégial, Québec, 1984, document n° 15-6003, 17 p.

_____, Direction générale de l'enseignement collégial, Répertoire de la coordination des disciplines et des programmes. Comités pédagogiques, 1983-1984, pour l'élaboration et la révision des programmes et des cours, Québec, 1983, 1982 p.

_____, Direction générale des réseaux, Enseignement professionnel de niveau secondaire. Prospectus 1984-1985, Québec, 1984, 44 p.

Ministère de l'Éducation du Québec, Éducation préscolaire, primaire, secondaire, Document d'information, Calendrier d'application des nouveaux programmes d'études et liste des guides pédagogiques relatifs à ces nouveaux programmes, Québec, 1984, document n° 16-0071, 38 p.

_____, secteur du préscolaire, primaire, secondaire, Document d'information, Organisation des services éducatifs dispensés à l'éducation préscolaire, au primaire et au secondaire pour l'année scolaire 1983-84, Québec, 1983, document n° 16-0088, 38 p.

Ministère de l'Environnement du Québec, Rapport annuel 1982-83, Québec, Ministère des Communications, 1983, 83 p.

Ministère du Travail, Rapport annuel 1982-1983, Québec, Ministère des Communications, 1983, 54 p.

Office des personnes handicapées du Québec, Office des personnes handicapées du Québec, Rapport d'activités 1980-1981 et 1981-1982, Québec, ministère des Communications, 1983, 46 p.

PHAM DANG, Hoa et Jean-Marie LANCE, Les relations entre la CSST et les organismes extérieurs en matière de santé et sécurité du travail, Portrait de la situation, Montréal, Commission de la santé et de la sécurité du travail, 1984, 77 p.

Régie de l'Assurance automobile du Québec, Rapport d'activités 1982-1983. Régie de l'Assurance automobile du Québec. Fonds d'indemnisation automobile du Québec, Québec, Direction des communications, 1983, 77 p.

SAINT-PIERRE, J.A., Association de sécurité des Pâtes et papiers du Québec Inc., Lettre à Raymond Mailhot, Québec, 24 juillet 1984.

Travail Canada, Annuaire de la Direction Sécurité et hygiène au travail, Ottawa, Approvisionnement et services Canada, 1984, document n° L46-1388-84B, dépliant.

_____, Direction de la sécurité et de l'hygiène du travail, Si vous avez un accident, Ottawa, Approvisionnement et services Canada, 1982, 19 p.

_____, Formation syndicale, Ottawa, Approvisionnement et services Canada 1984, document n° L44-1228/84B, dépliant.

Travail Canada, Sécurité et hygiène au travail, Le Rôle de Travail Canada, Ottawa, Approvisionnements et services Canada, 1983, document n° L-31-43/1983, dépliant.

_____, Sécurité et hygiène au travail, Planification de programmes de sécurité, Ottawa, Approvisionnements et services Canada, 1982, document n° L-36-1669-1F, 36 p.

_____, Sécurité et hygiène au travail, Services d'informations, Ottawa, Approvisionnements et services Canada, 1982, document n° L31-1982, dépliant.

TURENNE, Denise, Centre patronal de santé et de sécurité du travail, Lettre à Raymond Mailhot, Montréal, 31 juillet 1984.

Université de Montréal, Direction des Communications, Faculté de médecine, Annuaire 1983-84, Programmes de médecine, administration de la santé, nutrition, orthophonie et audiologie, ergothérapie, physiothérapie, Montréal, 1983, 66 p.

_____, Direction des Communications, Faculté de médecine, Maîtrise en santé communautaire (santé publique, biométrie, épidémiologie, planification, organisation, administration et évaluation des programmes de santé environnement), Montréal, s.d., dépliant.

_____, Faculté de l'éducation permanente, Annuaire 1984-85, Montréal, 1984, 120 p.

_____, Faculté de l'éducation permanente, Rapport annuel, 1982-1983, Montréal, s.d., 32 p.

_____, Faculté des études supérieures, Programme d'études supérieures en toxicologie, Diplôme en toxicologie, Montréal, 1982, dépliant.

Université de Sherbrooke, Bureau du régistraire, Livret d'instruction 1983-84, Sherbrooke, 1982, 16 p.

_____, Faculté de médecine, Programme de diplôme de santé communautaire, 1981-1982, Sherbrooke, 1981, 15 p.

_____, Relations publiques, Programmes d'études et activités éducatives à temps partiel, année universitaire 1984-85, Sherbrooke, 1984, 71 p.

Université du Québec, Vice-présidence à l'enseignement et à la recherche, Annuaire. Université du Québec, 1983-84, Québec, 1983, 1102 p.

Université du Québec à Chicoutimi, Certificat de premier cycle en santé et sécurité du travail, Chicoutimi, 1983, 57 p.

Université du Québec à Rimouski, Certificat de 1er cycle en santé et sécurité du travail, Rimouski, 1983, 14 p.

Université du Québec à Trois-Rivières, Bureau du registraire, Maîtrise en sécurité et hygiène industrielle, Trois-Rivières, 1983, dépliant.

_____, Service des relations publiques et de l'information, Le génie à l'Université du Québec à Trois-Rivières, Trois-Rivières, 1983, 21 p.

Université Laval, Bureau du secrétaire général, Répertoire des cours du 1er cycle, n° 11, 1983-1984, Québec, 1983, 291 p.

_____, Bureau du secrétaire général, Répertoire des cours de 2e et 3e cycles 1983-1984, n° 8, Québec, 1983, 151 p.

Université Laval, Bureau du secrétaire général, Répertoire des programmes de cours du 1er cycle 1983-1984, n° 11, Québec, 1983, pagination discontinue.

_____, Bureau du secrétaire général, Répertoire des programmes des deuxième et troisième cycles 1983-1984, École des gradués, n° 35, Québec, 1983, 223 p.

_____, Faculté de médecine, Département de médecine sociale et préventive, Programme de certificat de 2e cycle en santé au travail, Québec, 1984, s.d., dépliant.

_____, Faculté de médecine, Département de médecine sociale et préventive, Programme de formation spécialisée en santé communautaire, Québec, s.d., 22 p.

_____, Faculté de médecine, Département de médecine sociale et préventive, Programme de maîtrise en médecine expérimentale, champ d'étude et de recherche: épidémiologie, Québec, 1980, 64 p.

CHAPITRE 9: LES EFFORTS DE RECHERCHE

Recherche et rédaction: Diane Berthelette, IRSST
Claire Lapointe, IRSST

REMARQUES PRÉLIMINAIRES

Ce chapitre vise à décrire les tendances actuelles de la recherche dans le secteur du transport et de l'entreposage. Le programme des projets spéciaux s'est adressé à plus de 60 organismes de recherche québécois et internationaux pour colliger les informations relatives aux projets de recherche présentement en cours dans ces secteurs. Une banque de données informatisées (Dialog) et deux répertoires[37] ont également été consultés à ce sujet.

Compte tenu du caractère restreint des renseignements disponibles concernant chacune des études, notre démarche se veut plus descriptive qu'analytique. Nous avons sélectionné uniquement les projets très spécifiques au secteur, en termes d'objet de recherche (risque prioritaire ou représentatif du milieu de travail) et de population étudiée (milieux de travail et groupes professionnels constituant le secteur).

La première section du chapitre porte sur la connaissance du milieu et le développement de méthodes. Nous décrivons une étude concernant le développement d'une méthode d'évaluation d'un facteur de risques.

Dans la deuxième section, nous décrivons cinq projets de recherche qui ont trait à l'identification des problèmes de santé et/ou de sécurité. Il s'agit d'études épidémiologiques ou microbiologiques concernant les effets sur la santé (aspects bio-psycho-sociaux) d'un

---

37 Comité international pour la recherche dans le domaine de la prévention des risques professionnels, Bulletin de recherches appliquées à la protection de l'homme au travail, Paris, INRS, 1983, 3 vol., 477 p.

Institut national de recherche et de sécurité (INRS), Études et recherches - Programme 1983, Paris, INRS, 1982, 1 vol., 369 p.

contaminant spécifique ou d'un ensemble de facteurs de risque auxquels les travailleurs sont exposés.

La troisième section concerne les moyens d'intervention. Il s'agit de moyens de protection collective (contrôle des risques à la source ou élaboration de normes ou de règlements relatifs à la conception ou à l'utilisation de l'outillage) et de moyens de protection individuelle. Les trois études décrites visent à développer et/ou à évaluer de tels moyens de prévention.

L'annexe regroupe tous les projets pour lesquels nous avons obtenus des informations. Nous avons attribué un numéro de référence à chacun des projets de recherche décrit. Ceci permet, en consultant l'annexe, d'identifier le nom du responsable, le nom du centre de recherche et la date du début de l'étude lorsque ces renseignements sont disponibles. Le lecteur ne retrouve dans le texte que les projets pour lesquels nous avions suffisamment de renseignements.

CONNAISSANCE DU MILIEU ET MISE AU POINT DE MÉTHODES

Un projet (21) a pour objectif de développer des méthodes d'évaluation du risque d'explosion pour les matériaux instables. Il concerne le transport en vrac de matériaux dangereux. La recherche comporte deux étapes: 1) développer un appareil pour évaluer la compression adiabatique[38] de substances en phase liquide ou gazeuse et 2) évaluer la validité du mortier balistique en tant qu'instrument pour déterminer le risque de détonation ou d'explosion d'un matériau sous les conditions du test.

---

38 Compression d'un matériau en vase clos, i.e. sans échange de chaleur avec l'extérieur.

IDENTIFICATION DES PROBLÈMES DE SANTÉ ET DE SÉCURITÉ

Une étude (8) concerne le personnel de la marine marchande et porte sur le processus d'apparition de problèmes de santé en relation avec le stress lié au travail. L'objectif est de déterminer les conditions donnant lieu à l'apparition de problèmes de santé au cours de la carrière des employés. La recherche principale, de type longitudinal prospectif, est précédée d'une étude exploratoire permettant de formuler les hypothèses. Celle-ci est une analyse rétrospective (sur une période de neuf ans) des données quant à l'hospitalisation, les décès, l'histoire professionnelle et les caractéristiques démographiques du personnel naval. L'objectif est de déterminer l'incidence d'épisodes de maladies ou blessures en relation avec l'âge, l'occupation, le poste de travail et les changements de statut professionnel. L'information générée par cette recherche permettra d'améliorer le pronostic et le diagnostic médical de différents problèmes de santé ainsi que le développement de programmes de santé au travail plus efficaces.

Une recherche (22) concerne le stress chez les conducteurs de locomotive. L'investigation porte sur la relation entre la charge de travail et les effets sur la performance et le bien-être des conducteurs. Ce projet est une recherche-action, puisqu'il requiert la participation des travailleurs, de leurs représentants et de leurs dirigeants pour la détermination des méthodes, des buts et de la problématique de l'étude. Dans un premier temps, les chercheurs procèdent à la revue des publications pertinentes au sujet et à l'examen des dossiers du personnel, tant du point de vue administratif que médical, des établissements concernés.

Une étude (26) se propose d'investiguer les milieux de travail où des micro-organismes sont reconnus comme causes potentielles d'atteintes chimiques et pathologiques des voies respiratoires supérieures et inférieures. L'étude se rapporte notamment aux domaines

suivants: l'enlèvement des ordures, la fermentation industrielle et le travail en laboratoire impliquant des manipulations de substances microbiologiques. Les objectifs sont les suivants: 1) déterminer, de façon quantitative, la relation entre le niveau d'exposition à un agent causal et le risque de contracter une maladie infectieuse, allergique ou toxique et, 2) évaluer et développer des méthodes pour mesurer ces risques.

Un second projet (27) concerne spécifiquement l'activité d'enlèvement des ordures et porte sur l'identification des risques pour la santé reliés aux particules dans l'air. Les objectifs de l'étude sont les suivants: 1) déterminer quels risques peuvent être identifiés par des études aérobiologiques et 2) tenter d'identifier ces risques pour la santé (maladies infectieuses ou toxiques).

Une étude épidémiologique (3) tente de dépister la maladie du légionnaire chez les travailleurs affectés à l'enlèvement ou au traitement des déchets et chez les gens résidant près des usines d'incinération. L'objectif de l'étude est de déterminer si l'enlèvement ou le traitement des déchets est une voie possible d'exposition à la bactérie de la maladie du légionnaire (legionella pneumophila). Il s'agit de vérifier la présence d'anticorps de la maladie dans le sérum de la population décrite précédemment et de comparer les résultats obtenus à ceux de groupes-contrôle. La méthode d'analyse utilisée est la méthode I.F.A. développée par le Center for Disease Control, Atlanta, Georgia.

MOYENS D'INTERVENTION

Une étude (29) porte sur la prévention des explosions dans les silos. Les chercheurs se proposent d'investiguer la variation de la pression en fonction du temps, pour différents types de poussières. L'objectif de l'étude est de déterminer la relation existant entre

la pression mesurée à l'intérieur du silo et les dimensions des conduits de sécurité.

Une seconde étude (25) concerne la manipulation de matériaux contenant des poussières. L'analyse porte sur les éléments suivants: 1) méthodes pour mesurer la teneur en poussières des matériaux; 2) méthodes pour évaluer l'efficacité de l'utilisation d'additifs et de l'agglomération pour réduire cette concentration; 3) étude des problèmes reliés au transfert des poussières d'un conteneur ou convoyeur à un autre et lors du stockage; 4) réduction des émissions de poussières lors des opérations de pulvérisation sans nuire au processus de production; 5) étude des problèmes électrostatiques dans la manutention des poudres et 6) mesures de prévention et de protection face aux risques d'ignition et d'explosion.

Un projet (24) a trait à la génération et à la prévention de charges électrostatiques dans les poussières transportées pneumatiquement. Les buts de la recherche sont les suivants: 1) étudier les mécanismes fondamentaux de l'ignition dans les systèmes de transport et d'entreposage de la poudre pour établir des critères de conception et un code de procédures standardisées pour le remplissage des silos; 2) définir les propriétés des poudres et des systèmes qui entraînent une charge électrostatique et élaborer un test d'application facile pour classifier les différents matériaux et 3) développer des instruments simples pour déceler et éliminer les conditions reliées au développement d'une charge électrostatique.

CONCLUSION

Considérant l'ensemble des projets de recherche inclus dans l'annexe, nous avons tenté d'identifier les principales tendances de la recherche dans ce secteur.

Les catégories déterminant chacune des sections du chapitre sont les suivantes: connaissance du milieu et mise au point de méthodes, identification des problèmes de santé et de sécurité et développement de moyens d'intervention. Cette dernière catégorie regroupe le plus grand nombre de projets (12). L'identification des problèmes inclut 10 projets, alors que la dernière catégorie en compte 4. Deux études ont été négligées faute d'information suffisante.

Précisons que dans toutes les catégories, la majorité des projets sont orientés vers l'évaluation et la mesure de risques pour la santé et la sécurité et non vers le développement de nouveaux moyens ou méthodes d'évaluation ou d'intervention. Ainsi au niveau des études d'hygiène (connaissance du milieu), un projet sur quatre concerne le développement de méthodes. Quant aux études épidémiologiques ou microbiologiques, 2 projets sur 10 partagent cet objectif. Enfin, 5 des 12 projets identifiés au sein de la catégorie moyens d'intervention, concernent le développement de méthodes.

En répartissant l'ensemble des projets selon les quatre catégories habituelles de risques pour la santé, nous constatons que les risques les plus fréquemment étudiés sont, en ordre décroissant: 1) ergonomiques; 2) biologiques ou physiques (nombre égal de projets) et 3) chimiques. Les risques liés à la sécurité viennent au dernier rang. Nous remarquons également que la moitié des projets portant sur les risques ergonomiques concernent le poste de conducteur professionnel (2 au poste de conducteur en général, 2 aux conducteurs de locomotives et 1 aux conducteurs de camions). De plus, tous les projets ayant trait aux risques biologiques concernent les microorganismes. Enfin, les principaux risques pour la sécurité étudiés sont les explosions causées par le développement d'une charge électrostatique dans les poussières. Dans ce secteur, les études ayant trait à la sécurité concernent la prévention des risques plutôt que l'analyse des accidents (diagnostic de sécurité).

LISTE DES PROJETS DE RECHERCHE

N°	NOM DU RESPONSABLE	TITRE DE LA RECHERCHE	ÉTABLISSEMENT	DÉBUT
1.	Baudin, P., Rase, J., Ledroit, E.	Mise au point de vitrages de sécurité pour engins de transport divers	Glaverbel S.A., Belgique.	-
2.	Brasfeldt, O.	Influence de l'organisation du service machines et d'autres conditions de travail sur le personnel de la marine marchande	Arbetarskyddsfonden, Sjöfartsverket, Suède	-
3.	Ericksen, T.H., Jakubowski, W.	Screen sera from aerosol epidemiological studies for antibody to legionnaires' disease bacterium	U.S. Environmental Protection Agency, Office of Research and Development, Health Effects Research Field Studies, Div. Epidemiology. U.S.A.	-
4.	Eriksson, A.	Sécurité dans les silos	Sveriges Lantbruks-universitet. Institutionen för Lantbrukets Byggnads-Teknik. Suède	-
5.	Halén, H.	Le transport de marchandises par autocar: manutention et conditions de travail	Arbetarskyddsfonden, Transporthälsan. Suède	-
6.	Halén, H.	Conception du poste de travail du conducteur professionnel	Arbetarskyddsfonden, Transportfackens Yrkes-och arbetsmiljönämnd. Suède	-
7.	Hedberg, G.	Analyse ergonomique des conditions de travail des conducteurs de camion	Arbetarskyddsstyrelsen. Forskningsavdelningen. Suède	-
8.	Lindqvist, M.	Sécurité et confort des conducteurs en fonction de la conception du poste de travail	Sveriges mekan-standardisering. Suède	-
9.	Hoiberg, A. Gunderson, E.K.	Longitudinal health patterns among career naval personnel	U.S. Dept. of Defense, Navy Naval Medical Research and Development. Command National Navy Naval Medical Center. U.S.A.	-
10.	Hoyois, J.C. Van Canter, A.	Mise au point de pare-brise dégivrants et désembuants pour locomotives et autres engins	Glaverbel S.A., Belgique	-
11.	Ivergaard, T.	Éclairage des passerelles et ponts des navires	Ergonomilaboratoriet AB	-
12.	Nilsson, B.C.	Analyse des accidents survenus pendant le transport et pendant la manutention de matériaux	Tekniska Högskolan. Arbetsolycksfallsgruppen. Suède	-
13.	Ritter, H., Schrottmaier, J.	Dispositifs actifs de sécurité pour les silos verticaux	Sozialversicherung sanstalt der Bauern. Unfalverhütungsdienst	-
14.	Schrottmaier, J., Hutl, G.	Protection des travailleurs contre les gaz issus de la fermentation dans les silos	Bundesanstalt für handtechnik Autriche	-
15.	Straale, K.	Manutention manuelle dans les entrepôts. Étude des tâches et postures, des conditions de travail; inventaire des moyens auxiliaires de levage disponibles sur le marché suédois	Arbetarskyddsfonden, Affärshälsan. Suède	-
16.	Vedin, A.	Risques d'infarctus chez les conducteurs de locomotives	Arbetarskiddsfonden, Östra sjukhuset, Göteborg. Medicinska kliniken.	

LISTE DES PROJETS DE RECHERCHE (suite)

N°	NOM DU RESPONSABLE	TITRE DE LA RECHERCHE	ÉTABLISSEMENT	DÉBUT
17.	Wegmann, H.M.	Rythmes cicardiens et travail posté dans l'aéronautique	Deutsche Forschungs - Und Versuchsanstalt Für luft-Und Raumfahrt e.V., Institut Für Flugmedizin. Service de physiologie et de psychologie appliquées à l'aéronautique	-
18.	Non mentionné	Étude des effets des rayons cosmiques sur les systèmes biologiques et évaluation des risques pour l'homme à bord des avions et des vaisseaux spatiaux en vue de l'établissement de normes	Deutsche Forschungs-Und Versuchsanstalt Für luft-Und Raumfahrt e.V. Institut Für Flugmedizin. Service de biophysique. Allemagne fédérale	-
19.	Non mentionné	L'élément humain dans le système homme-machine dans l'aéronautique (Simulateurs de vol, avions)	Deutsche Forschungs-Und Versuchsanstalt Für Luft-Und Raumfahrt e.V. (DFULR) Institut Für Flugmedizin. Service de physiologie et de psychologie appliquées à l'aéronautique. Allemagne fédérale	-
20.	Non mentionné	Prevention of explosions in silos	Dust explosions section, RLSD, Buxton	-
21.	Non mentionné	Characterisation of transportation accidents mainly those of materials. Survey of the transportation companies and profile of the drivers, as well as, the organizational system and difficulties in the area	Fundacentro, Occupational Safety Division, São Paulo, Brésil	-
22.	Non mentionné	Development of test methods for unstable materials	Hazardous Materials Section RLSD, Buxton	-
23.	Non mentionné	Stress in train drivers	Nottingham University	-
24.	Non mentionné	Effets des vibrations mécaniques sur le comportement dynamique du corps humain et sur le comportement des conducteurs de véhicules et du personnel navigant	Service de médecine de la plongée et de la médecine de l'environnement. Allemagne fédérale	-
25.	Non mentionné	Generation and prevention of electrostatic charges in pneumatically conveyed dusts	Southampton University	-
26.	Non mentionné	Dust and materials handling	Warren Spring Laboratory	-
27.	Non mentionné	Health hazards of domestic waste disposal	Rothamstead Experimental Station	-
28.	Non mentionné	The evaluation and development of methods for the assessment of occupational health hazards from micro-organisms	Cardiothoracic Institute	-

CHAPITRE 10: LA LÉGISLATION PERTINENTE

Recherche et rédaction: Pierre Bouliane,
Ass. sect. paritaire
Transport et Entreposage

Sylvain Gadoury, CSST

Yves Tremblay, CSST

Le présent chapitre a pour objet de décrire sommairement la législation en matière de santé et de sécurité du travail au Québec. Mais, au fait, qu'entend-on par "législation"?

La législation se compose d'un ensemble de normes de conduite auxquelles doivent se conformer tous les citoyens ou certaines catégories d'entre eux. Ces normes peuvent exister sous forme de lois ou de règlements.

D'une façon générale, on peut définir la loi comme une règle à caractère obligatoire par laquelle l'État délimite les droits et les obligations des citoyens dans un domaine particulier. Les lois sont adoptées soit par le Parlement canadien soit par les législatures provinciales, comme l'Assemblée nationale du Québec.

A l'intérieur même de la loi, le législateur veille également à déléguer soit au Conseil des ministres soit à un ministre en particulier, ou encore, à l'organisme responsable de l'application de la loi, le pouvoir d'adopter une législation subordonnée appelée "règlement". Le règlement vise essentiellement à établir des normes à caractère général et impersonnel d'application de la loi. Ces normes ont un caractère obligatoire comme la loi.

Il est à noter que rien dans le présent chapitre ne doit être lu ou interprété comme soustrayant ou assujettissant une personne à l'application d'une loi ou d'un règlement donné, ces questions relevant plutôt de la compétence de nos tribunaux.

Voyons maintenant quelle est, en matière de santé et de sécurité du travail, la législation québécoise applicable au 1er juillet 1984.

LA LÉGISLATION QUÉBÉCOISE

LA LOI SUR LA SANTÉ ET LA SÉCURITÉ DU TRAVAIL (L.R.Q., chap. S-2.1)

Cette loi, sanctionnée le 21 décembre 1979, a pour objet d'établir les mécanismes de participation des travailleurs et des employeurs à l'élimination à la source des causes d'accident du travail et de maladies professionnelles.

Elle établit à cet effet les droits et les obligations des travailleurs, employeurs, propriétaires et fournisseurs qui y sont assujettis.

Elle reconnaît au travailleur le droit à des conditions de travail qui respectent sa santé, sa sécurité et son intégrité physique, et lui assure en particulier le droit de refuser d'exécuter un travail lorsqu'il a des motifs raisonnables de croire que l'exécution de ce travail l'expose à un danger pour sa santé, sa sécurité ou son intégrité physique, ou peut avoir l'effet d'exposer une autre personne à un semblable danger, à moins que le refus d'exécuter ce travail mette en péril immédiat la vie, la santé, la sécurité ou l'intégrité physique d'une autre personne ou que les conditions d'exécution de ce travail soient normales dans le genre de travail qu'il exerce.

La loi assure au travailleur le droit au retrait préventif lorsque l'exposition à un contaminant comporte pour lui des dangers, eu égard au fait que sa santé présente des signes d'altération.

La loi assure à la travailleuse enceinte le droit de bénéficier d'un retrait préventif lorsque les conditions de son travail comportent des dangers physiques pour l'enfant à naître ou pour elle-même en raison de son état de grossesse. De même, la travailleuse peut bénéficier d'un retrait préventif si les conditions de son travail

comportent des dangers pour l'enfant qu'elle allaite.

Elle prévoit qu'un ou plusieurs comités de santé et de sécurité peuvent être formés au sein de certaines catégories d'établissements, en détermine la composition et précise le mode de désignation de ses membres, ses fonctions et la fréquence de ses réunions. Elle prévoit qu'un représentant à la prévention peut être désigné parmi les travailleurs de certaines catégories d'établissements et elle en détermine les fonctions.

Cette loi permet la création d'associations sectorielles paritaires dont l'objectif est de fournir aux employeurs et aux travailleurs des secteurs d'activité qu'elles représentent des services de formation, d'information, de recherche et de conseil en matière de santé et de sécurité du travail.

Elle confie au réseau public l'organisation et la dispensation des services de santé sur les lieux de travail. Elle précise les fonctions de l'employeur, du comité de santé et de sécurité, du département de santé communautaire, du centre hospitalier, du ministre des Affaires sociales et de la Commission de la santé et de la sécurité du travail dans l'élaboration et l'application des programmes de santé. Elle détermine le mode de nomination du médecin responsable des services de santé auprès d'un établissement et le contenu du programme de santé spécifique à un établissement. Elle prévoit que les services de santé qui existaient le 20 juin 1979 peuvent être reconnus par le centre hospitalier dans la mesure où ils sont équivalents aux services de santé prévus par la loi.

La loi institue un nouvel organisme, la Commission de la santé et de la sécurité du travail du Québec, qui remplace la Commission des accidents du travail du Québec et assume la responsabilité de la mise en oeuvre du régime de santé et de sécurité du travail. Elle dote cette Commission d'un conseil d'administration où sont présentés en

nombre égal les travailleurs et les employeurs et lui accorde les divers pouvoirs réglementaires requis pour l'exercice de ses fonctions.

Elle prévoit la nomination d'inspecteurs chargés de s'assurer du respect de la loi. Le coût des inspections est assumé par le gouvernement.

Tout en étant assujetti aux autres dispositions de la loi, le secteur de la construction fait l'objet de dispositions particulières pour prévoir notamment les obligations du maître d'oeuvre et des employeurs, la formation, la composition et les fonctions du comité de chantier, la désignation d'un représentant à la prévention, les conditions particulières en matière d'inspection et les règles applicables au chantier de construction de grande importance.

La loi établit des recours pour le travailleur qui croit avoir illégalement fait l'objet d'une mise à pied, d'un congédiement, d'une suspension, d'un déplacement ou d'une mesure discrimatoire ou disciplinaire en raison de l'exercice d'un droit ou d'une fonction que lui reconnaît la loi.

Elle établit en outre, les sanctions pénales applicables en cas d'infraction à la loi et accorde un pouvoir d'ordonnance au Tribunal du travail.

Elle assure enfin la transition par rapport aux lois et règlements actuels et prévoit que le ministre responsable de l'application de la loi est désigné par le gouvernement.

Au sujet de la transition, précisons que la loi prévoit que les règlements adoptés en vertu de la Loi sur les établissements industriels et commerciaux (L.R.Q., chap. E-15, remplacée par l'article 285 de la présente loi) ainsi que certains règlements adoptés en

vertu de la Loi sur les mines (L.R.Q. chap. M-13), de la Loi sur la protection de la santé publique (L.R.Q., chap. P-35) et de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., chap. Q-2) demeurent en vigueur dans la mesure où ils sont conciliables avec la présente loi, jusqu'à ce qu'ils soient modifiés, remplacés ou abrogés par un règlement adopté en vertu de la présente loi. Ces règlements constituent alors des règlements adoptés en vertu de la présente loi (art. 286, 294, 300 et 310).

LA LOI SUR LA DISTRIBUTION DU GAZ (L.R.Q., chap. D-10)

Cette loi concerne l'emmagasinage, le transport, la vente et la distribution de gaz au Québec.

Elle indique les cas où la Régie de l'électricité et du gaz peut adopter des règlements relatifs à la sécurité publique et à la prévention des accidents pouvant résulter du transport, de la possession, de la distribution et de l'usage du gaz au Québec.

En outre, la loi prévoit les dispositions en vertu desquelles la régie peut accepter et rendre obligatoire tout code ou tous standards techniques qu'elle juge appropriés et conformes à l'intérêt public, relativement aux appareils à gaz et aux systèmes de transport ou réseaux de distribution de gaz.

LA LOI SUR LA PRÉVENTION DES INCENDIES (L.R.Q., chap. P-23)

Cette loi a pour objet d'établir le cadre général des dispositions concernant la prévention des incendies au Québec.

La loi institue un service de la prévention des incendies au ministère des Affaires municipales formé d'un directeur général, d'un

directeur général adjoint ainsi que de tous les autres fonctionnaires et employés jugés nécessaires. La loi précise les fonctions du directeur général.

D'autre part, la loi stipule que le ministre des Affaires municipales peut, par règlement adopté sur la recommandation du directeur général, déterminer les programmes de formation et de perfectionnement en matière de prévention des incendies pour les membres des brigades de pompiers des municipalités, prescrire les mesures minimales de protection contre les incendies qui doivent être prises par les propriétaires et occupants de bâtiments dans les catégories qu'il désigne, prescrire les normes minimales d'efficacité des dispositifs d'avertissement, de protection et de lutte contre les incendies, déterminer les normes minimales de sécurité suivant lesquelles doivent être transportées, gardées et entreposées les matières inflammables, et déterminer la forme et la teneur des avis et des rapports exigés par la présente loi ou par les règlements adoptés sous son autorité.

En outre, la loi établit les dispositions concernant les avis d'incendie ou d'explosion, le droit de faire une investigation et d'obtenir des renseignements sur tout incendie et toute explosion, de réparer ou de procéder à la démolition d'un bâtiment mettant en danger des personnes ou des biens.

LA LOI SUR LE COMMERCE DES PRODUITS PÉTROLIERS (L.R.Q., chap. C-31)

Cette loi a pour objet d'établir le cadre général des dispositions concernant le commerce des produits pétroliers.

Pour les fins de la loi, un produit pétrolier est un mélange d'hydrocarbures avec ou sans additifs qui est utilisé comme carburant, mazout ou lubrifiant.

La loi prévoit l'application de normes et de règles pour le commerce des produits pétroliers.

Par produits pétrolires, la loi entend tout produit pétrolier liquide déterminé par règlement, à l'exception des gaz liquéfiés.

LE CODE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE (L.R.Q., chap. C-24.1)

Ce code, destiné à remplacer le Code de la route (L.R.Q., chap. C-24), est administré par le ministre des Transports.

Il contient notamment des prescriptions sur les exigences requises relativement aux accessoires, équipements et normes de construction des véhicules automobiles (chapitre VII). Il prévoit également des prescriptions relatives aux périodes de travail et de repos des chauffeurs d'autobus, d'autobus d'écoliers, de minibus ou de véhicules de commerce (article 307).

Ce code prévoit également les règles de circulation que doivent respecter les chauffeurs d'autobus, d'autobus d'écoliers, de minibus, de véhicules hors normes et de véhicules transportant des matières dangereuses.

Il convient également de préciser que ce code est complété par de nombreux règlements qui en précisent la portée.

LES RÈGLEMENTS ADOPTÉS EN VERTU DES LOIS DU QUÉBEC

Règlement sur le certificat délivré pour le retrait préventif de la travailleuse enceinte ou qui allaite (R.R.Q., 1981, chap. S-2.1, r.2)

Ce règlement détermine simplement la forme et la teneur du certi-

ficat délivré pour le retrait préventif de la travailleuse enceinte ou qui allaite, le retrait lui-même étant régi par les articles 40 à 48 de la Loi sur la santé et la sécurité du travail.

Règlement sur la coupe de la glace (R.R.Q., 1981, chap. S-2.1, r.7)

Ce règlement détermine les mesures de sécurité que doit respecter l'exploitant d'un chantier de coupe de glace sur un plan d'eau.

Code de sécurité pour les travaux de construction (R.R.Q., 1981, chap. S-2.1, r.6, modifié par le Décret 749-83 du 13 avril 1983)

Ce code, dont le champ d'application est restreint aux chantiers de construction, est susceptible de viser le secteur d'activités présentement à l'étude en ce qui a trait au contrôle de la circulation sur un chantier de construction, à l'utilisation de voies publiques dans le cadre de travaux de construction, au transport de travailleurs de la construction, à l'entreposage de matériaux et d'explosifs sur un chantier de construction et aux travaux effectués sur ou en bordure de rues, routes ou autoroutes.

Règlement sur les établissements industriels (R.R.Q., 1981, chap. S-2.1, r.8)

Ce règlement vise globalement à contrôler les maladies professionnelles au moyen d'examens de santé et d'autres mesures de surveillance médicale. Des mesures spéciales sont prévues dans le cas des industries où l'on retrouve des poussières dangereuses pour la santé, des poisons industriels, du benzol et ses dérivés ou du plomb et ses composés.

De plus, ce règlement crée l'obligation à tout médecin de déclarer à la Commission les cas de maladies professionnelles qu'il rencontre, dont les cas d'intoxication à divers contaminants.

Règlement sur les établissements industriels et commerciaux (R.R.Q., 1981, chap. S-2.1, r. 9)

Ce règlement prescrit des normes générales de santé et de sécurité applicables aux établissements. Le champ d'application de ce règlement est très vaste et englobe principalement l'état des lieux de travail, les moyens d'évacuation et de protection contre l'incendie, les qualités de l'environnement de travail quant à la ventilation, à l'éclairage, au bruit et aux vibrations, les précautions à prendre contre les dangers des machines, les qualités de l'outillage à main et de l'outillage portatif à moteur, la manutention et le transport du matériel, les travaux d'entretien et de réparation ainsi que les travaux dangereux, le contrôle des substances et des radiations dangereuses, l'hygiène et le bien-être général des travailleurs, les équipements de protection individuels ainsi que les qualités des véhicules servant à transporter des travailleurs. Ce règlement prévoit également qu'une déclaration doit être faite à la Commission en cas d'accident et qu'un examen médical d'un travailleur peut être exigé par le Service d'inspection.

De plus, ce règlement prévoit la formation de comités de sécurité, lesquels sont devenus des comités de santé et de sécurité en vertu de la Loi sur la santé et la sécurité du travail aux conditions de l'article 327 de cette loi.

Règlement sur la manutention et l'usage des explosifs (R.R.Q., 1981, chap. S-2.1, r. 11)

Ce règlement prescrit les normes de sécurité relatives à la manutention et à l'usage des explosifs sur un lieu de travail autre qu'un chantier de construction. Ces normes visent le transport et l'entreposage des explosifs, le forage, le chargement et la mise à feu.

Il prévoit également la procédure à suivre en ce qui a trait aux ratés et à la certification des boutefeux.

Règlement sur la qualité du milieu de travail (R.R.Q., 1981, chap. S-2.1, r. 15, modifié par le Décret 576-82 du 10 mars 1982)

Ce règlement général a pour objet de régir la présence de poussières, de gaz, de fumées, de vapeurs et de brouillards, l'éclairage, la température, l'humidité, les contraintes thermiques, le bruit, les installations sanitaires, la ventilation, l'hygiène, la salubrité et la propreté dans les établissements en vue d'assurer la qualité du milieu de travail et de protéger la vie et la santé des travailleurs.

Règlement sur la salubrité et la sécurité du travail dans les mines et carrières (R.R.Q., 1981, chap. S-2.1, r. 19)

Ce règlement, dont le champ d'application est restreint aux mines et aux carrières, est susceptible de viser le secteur d'activités présentement à l'étude en ce qui a trait à la circulation des véhicules et à l'entreposage des explosifs et matériaux à la surface d'une mine ou dans une carrière.

Règlement sur les travaux exécutés dans le voisinage des lignes électriques (R.R.Q., 1981, chap. S-2.1, r. 21)

Ce règlement crée l'interdiction d'exécuter certains travaux à une distance inférieure à celles prévues dans ce règlement et précise qu'une pancarte indicatrice du danger des lignes électriques doit être installée auprès de certaines machines situées près de ces lignes.

Règlement sur l'utilisation des pistolets de scellement (R.R.Q. 1981, chap. S-2.1, r. 23)

Ce règlement, en plus de prescrire qu'un pistolet de scellement doit être conforme à la norme CSA 2166-1966, régit l'utilisation de ces pistolets quant aux utilisateurs, aux cartouches et projectiles, aux distances minimales de tir, aux incidents de tir, aux risques d'explosion, à l'entretien, au remisage, aux défestuosités, à la location et aux précautions spéciales.

Règlement sur l'utilisation des pistolets de scellement (R.R.Q. 1981, chap. S-2.1, r. 23)

Ce règlement, en plus de prescrire qu'un pistolet de scellement doit être conforme à la norme CSA 2166-1966, régit l'utilisation de ces pistolets quant aux utilisateurs, aux cartouches et projectiles, aux distances minimales de tir, aux indicents de tir, aux risques d'explosion, à l'entretien, au remisage, aux défectuosités, à la location et aux précautions spéciales.

Règlement sur l'application d'un Code du bâtiment (Décret 912-84 du 11 avril 1984 et errata à la G.O.Q. du 13 juin 1984, page 2359)

Ce règlement adopté conjointement par la Commission de la santé et de la sécurité du travail et le ministère de l'Habitation et de la Protection du consommateur remplace, pour les bâtiments dont la construction débute après le 25 mai 1984, y compris les transformations ou additions exécutées sur un bâtiment après cette date, le Code du bâtiment du Québec (R.R.Q., 1981, chap. S-3, r. 2 et modifications).

Ce règlement adopte avec certaines modifications le Code national du bâtiment qui touche essentiellement les exigences minimales de sécurité, de solidité, d'hygiène et de protection contre les incendies dans les bâtiments qui entrent dans son champ d'application.

Règlement sur les normes minimales de premiers secours et de premiers soins (Décret 1922-84 du 22 août 1984)

Ce règlement, en vigueur depuis le 22 septembre 1984, remplace le Règlement sur les services de premiers secours (R.R.Q., 1981, chap. A-3, r. 12).

Il prévoit que l'employeur dans un établissement et le maître d'oeuvre sur un chantier de construction doivent assurer la présence d'un nombre déterminé de secouristes et de trousses. Le contenu de la trousse est défini et varie en fonction de l'usage auquel elle est

destinée. De plus, il est prévu un système de communication avec les services d'urgence et un affichage permettant de localiser ce système ainsi que les trousses. Ce règlement prévoit également que certains lieux de travail doivent être munis d'un local à l'usage du secouriste et l'équipement minimal de ce local y est précisé.

Il prévoit également que certains établissements ou chantiers de construction doivent être munis d'un service de premiers soins comprenant une infirmière ou un infirmier ainsi qu'une salle de premiers soins dont le contenu minimum est défini. De plus, un registre des premiers secours ainsi qu'un registre des premiers soins sont prévus.

Règlement sur les ascenseurs, monte-charge, petits monte-charge, escaliers roulants et tapis roulants (R.R.Q., 1981, chap. S-3, r.1)
Ce règlement, adopté à l'origine conjointement en vertu de la Loi sur les établissements industriels et commerciaux (L.R.Q., chap. E-15, remplacée par L.R.Q., chap. S-2.1) et de la Loi sur la sécurité dans les édifices publics (L.R.Q., chap. S-3), contient des dispositions relatives à la santé et à la sécurité du travail.

Ce règlement prescrit les normes de sécurité relatives à la construction d'un puits d'ascenseur ou de monte-charge, à la salle des machines, à la fosse d'ascenseur ou de monte-charge, à la protection des accès au palier, au rail-guide, au support, à l'attache, à la butée et à l'amortisseur de cabine et de contrepoids, à l'étrier, à la plate-forme, à la porte et à la paroi des cabines, au parachute de cabine et de contrepoids et au régulateur de vitesse, aux machines d'entraînement, poulies et câbles, au monte-charge de trottoir, aux escaliers roulants et contient des prescriptions supplémentaires pour ascenseurs ou monte-charge hydrauliques.

Code du bâtiment (R.R.Q., 1981, chap. S-3, r.2)
Ce règlement, adopté à l'origine conjointement en vertu de la Loi

sur les établissements industriels et commerciaux (L.R.Q., chap. E-15, remplacée par L.R.Q., chap. S-2.1) et de la Loi sur la sécurité dans les édifices publics (L.R.Q., chap. S-3) contient des dispositions intéressant indirectement la santé et la sécurité du travail.

Ce règlement touche essentiellement les exigences minimales de sécurité, de solidité, d'hygiène et de protection contre les incendies dans les bâtiments qui entrent dans son champ d'application, ce qui exclut notamment les établissements visés par le Règlement sur l'application d'un Code du bâtiment.

Règlement d'application de la Loi sur la protection de la santé publique (R.R.Q., 1981, chap. P-35, r. 1, modifié par le Décret 2335-82 du 13 octobre 1982, par le Décret 975-83 du 18 mai 1983 et par le Décret 1215-83 du 15 juin 1983).

Ce règlement adopté en vertu de la Loi sur la protection de la santé publique (L.R.Q., chap. P-35) contient certaines dispositions relatives à la santé et à la sécurité du travail.

Celles-ci couvrent notamment les exigences requises au point de vue santé pour les manipulateurs d'aliments, les préposés aux soins des malades ou à la garde d'enfants ainsi que pour certains travailleurs forestiers.

Il précise également certaines normes de fonctionnement et de santé pour divers types de laboratoires et pour l'opération d'un service ambulancier.

Ordonnance générale sur le camionnage (R.R.Q., 1981, chap. T-12, r. 2, modifiée par le Décret 151-82 du 20 janvier 1982, par le Décret 1897-82 du 18 août 1982 par le Décret 3570-83 du 2 mars 1983, par le Décret 1393-83 du 22 juin 1983, par le Décret 1800-83 du 1er septembre 1983 et par le Décret 1604-84 du 4 juillet 1984).

Cette ordonnance, adoptée en vertu de la Loi sur les transports, sert de règle aux détenteurs de permis.

L'ordonnance détermine les activités qui requièrent un permis, prévoit des exceptions eu égard à des types de transporteurs, à des types de services, aux moyens ou systèmes de transport utilisés et au territoire couvert ou à la distance parcourue et édicte des conditions pour l'exercice de ces activités.

Concernant le transport des explosifs et des articles dangereux, elle spécifie qu'aucun permis n'est émis ou transféré à un requérant à moins que preuve ne soit faite que celui-ci est bien au courant des précautions à prendre pour leur transport et leur entreposage.

Règlement sur les véhicules automobiles affectés au transport des écoliers (le Décret 957-83 du 11 mai 1983, modifié par le Décret 2074-83 du 5 octobre 1983 et par le Décret 1470-84 du 20 juin 1984). Ce règlement, adopté en vertu de la Loi sur les transports, remplace le Règlement sur le transport des écoliers (R.R.Q., 1981, chap. T-12, r. 19).

Il contient les normes relatives à la construction des autobus d'écoliers, à l'utilisation des véhicules d'écoliers, à la sécurité, à l'entretien, à l'inspection, à la propriété et à la possession d'autobus et de véhicules d'écoliers.

En plus de prévoir des normes relatives aux véhicules d'écoliers, le règlement définit ce qu'est un véhicule affecté au transport des écoliers, et prévoit également les vérifications nécessaires au bon ordre de ces véhicules.

En outre, il permet l'utilisation, comme carburant, du gaz propane et du gaz naturel comprimé pour les autobus d'écoliers; il permet l'installation de panneaux d'arrêt escamotables sur les autobus

d'écoliers.

Enfin, il édicte les normes applicables aux issues de secours.

Règlement sur les permis de conduire (R.R.Q., 1981, chap. C-24, r. 26, modifié par le Décret 1426-82 du 9 juin 1982 et par le Décret 501-84 du 29 février 1984.

Ce règlement, adopté en vertu du Code de la sécurité routière, détermine les catégories et les classes de permis de conduire et les classes de permis d'apprenti-conducteur, établit les autres conditions d'obtention et de renouvellement de ces permis, ainsi que les autres conditions qui y sont attachées et prescrit les droits exigibles pour ces permis.

Le règlement établit également les conditions et les formalités particulières d'obtention de permis ainsi que les conditions qui y sont attachées dans les cas où un permis a été révoqué ou dans les cas où le droit d'en obtenir un a été suspendu.

En ce qui concerne le permis de chauffeur de taxi, le règlement prescrit les modalités d'obtention, dont l'obligation de fournir un rapport médical attestant que la personne qui fait la demande n'est affectée d'aucune incapacité physique susceptible de l'empêcher de se conformer au présent règlement et au règlement sur le transport par véhicule-taxi.

Règlement relatif à la sécurité dans les édifices publics (R.R.Q., 1981, chap. S-3, r. 4, modifié par le Décret 2477-82 du 27 octobre 1982 et le Décret 913-84 du 11 avril 1984).

Ce règlement, adopté en vertu de la Loi sur la sécurité dans les édifices publics, formule des prescriptions relatives à la construction et à la solidité des édifices publics afin d'assurer la sécurité de ceux qui les habitent et les fréquentent et aux précautions à prendre contre les incendies.

Le règlement prévoit notamment que les édifices publics doivent être pourvus de tous les moyens nécessaires permettant aux occupants et au public d'en sortir promptement et facilement en cas de feu, de panique ou de tout autre danger et d'y séjourner et circuler en toute sécurité.

Règlement sur le gaz et la sécurité publique (R.R.Q., 1981, chap. D-10, r. 4, modifié par le Décret 708-83 du 13 avril 1983 et le Décret 1240-84 du 30 mai 1984).

Ce règlement, adopté en vertu de la Loi sur la distribution du gaz, précise les modalités d'application des dispositions contenues dans la loi de même que les normes acceptées et rendues obligatoires par la Régie de l'électricité et du gaz, notamment en ce qui concerne le gaz canalisé, le gaz naturel comprimé utilisé comme carburant pour un véhicule routier de même que le centre de ravitaillement utilisé, les gaz de pétrole liquéfiés ainsi que le gaz propane utilisé comme carburant pour un véhicule routier.

Règlement sur le commerce des produits pétroliers (adopté par le Décret 782-84 du 4 avril 1984)

Ce règlement, adopté en vertu de la Loi sur le commerce des produits pétroliers, remplace le Règlement d'application de la Loi sur le commerce des produits pétroliers (R.R.Q., 1981, chap. C-31, r. 1).

Le règlement détermine les catégories de permis, de même que les conditions et restrictions afférentes à chaque catégorie et les normes régissant leur attribution, les rapports que doivent fournir les détenteurs de permis, ainsi que la forme et la teneur de ces rapports.

Il classifie les produits pétroliers et établit l'appellation des diverses catégories de produits ainsi classifiés, fixe les normes de qualité des produits pétroliers, et détermine les mesures qui doivent être prises pour éviter la contamination des produits

pétroliers lors de leur entreposage, de leur manutention ou de leur transport.

De plus, le règlement régit l'entreposage, la manutention et le transport des produits pétroliers et détermine les mesures à prendre pour éviter la contamination par les produits pétroliers.

Enfin, il établit des normes relatives aux établissements, à l'équipement et aux véhicules utilisés dans le commerce des produits pétroliers et en détrmine les modes d'inspection et de contrôle, notamment en ce qui concerne les normes relatives à la construction des camions-citernes.

LA LÉGISLATION FÉDÉRALE

LES LOIS ET RÈGLEMENTS D'APPLICATION GÉNÉRALE

Le code canadien du travail (S.R.C. 1970, chap. L-1 et modifications)

Les principales dispositons législatives adoptées par le Parlement du Canada en matière de santé et de sécurité du travail sont contenues dans la Partie IV du Code canadien du travail qui a pour objet la prévention des accidents et des maladies survenant au cours de l'occupation d'un emploi, qui en résultent ou qui y sont liés.[39]

---

39 Le lecteur prendra note que la présente description de la partie IV du Code canadien du travail fait état des modifications contenues dans la Loi modifiant le Code Canadien du travail (Projet de loi C-34 adopté et sanctionné en juin 1984. Ces modifications entreront en vigueur à la date ou aux dates fixées par proclamation.

En date du 1er juillet 1984, la Partie IV du Code canadien du travail ne s'appliquait pas, toutefois, aux emplois occupés à bord de navires, de trains ou d'aéronefs ou en rapports avec leur mise en service, sauf dans la mesure où le gouverneur en conseil en décidait autrement par Décret. De tels décrets étendent présentement l'application de la Partie IV aux emplois liés au chargement et au déchargement des navires dans les ports canadiens[40], aux emplois auprès d'une compagnie de chemin de fer de même qu'aux emplois dans les aérodromes ou les aérogares, autres que les emplois relatifs au pilotage et à l'utilisation des avions[41].

La Loi modifiant le Code canadien du travail adopté et sanctionné en juin 1984, mais dont l'entrée en vigueur n'a pas encore, en date du 1er juillet 1984, été proclamée, abolit ce régime d'exception et rend, en principe, la Partie IV applicable aux emplois liés à l'exploitation des navires, des trains et des aéronefs.

Les dispositions de la Partie IV du Code canadien du travail s'appliquent à toute entreprise fédérale, au sens de l'article 2 du Code, de même qu'à toute corporation établie pour remplir une fonction ou une attribution pour le compte du gouvernement du Canada.

L'article 2 du Code définit "l'entreprise fédérale" comme "tout ouvrage, entreprise ou affaire ressortissant au pouvoir législatif du Parlement du Canada". Il s'ensuit qu'une entreprise est une "entreprise fédérale" lorsqu'en raison de la nature même de l'ensemble de ses activités et opérations, elle relève de la compétence législative du Parlement du Canada, conformément à l'article 91 ou au paragraphe 10 de l'article 92 de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique.

---

40 DORS/78-282, (1978) 112 Gazette du Canada II, 1276

41 DORS/78-472, (1978) 112 Gazette du Canada II, 2687 modifié par DORS/80-615, (1980) 114 Gazette du Canada II, 2689.

Obligations des employeurs

Le Code canadien du travail impose à l'employeur l'obligation générale de veiller à l'hygiène et à la sécurité des employés qu'il occupe. D'une façon plus spécifique, le Code reconnaît à l'employeur, entre autres obligations, celles de fournir le matériel, l'équipement, les dispositifs et vêtements réglementaires de sécurité à toute personne à qui il permet l'accès au lieu de travail, de veiller, de la manière réglementaire, à ce que les employés puissent entrer dans le lieu de travail, en sortir et y séjourner en sécurité et de prévoir de la manière réglementaire, l'information, la formation, l'entraînement et la supervision nécessaire pour assurer l'hygiène et la sécurité du travail de chacun des employés.

Obligations des employés

Le Code voit, également, à imposer à l'employé certaines obligations dont celles de

- utiliser le matériel, l'équipement, les dispositifs et vêtements de sécurité que lui fournit son employeur ou que prévoient les règlements pour assurer sa sécurité,

- se plier aux procédures d'hygiène et de sécurité prévues et se conformer aux consignes de l'employeur à cet effet;

- prendre toutes les mesures nécessaires pour assurer sa propre santé et sécurité ainsi que celle de quiconque risque d'être affecté par ses actes ou omissions;

- collaborer avec le comité d'hygiène et de sécurité;

- signaler à son employeur tout objet ou circonstance susceptible d'être hasardeuse;

- se conformer aux instructions de l'agent de sécurité.

Droit de refus

Le Code canadien du travail confère à tout employé le droit de refuser de travailler s'il a des motifs raisonnables de croire que l'utilisation ou le fonctionnement d'une machine ou d'un objet constituent un danger pour sa santé ou sa sécurité ou pour celle d'un autre employé, ou qu'il existe dans un lieu de travail des circonstances qui constituent un danger pour lui-même. Le Code définit la notion de danger comme un risque ou une situation susceptible de causer des blessures à une personne qui y est exposée ou de la rendre malade avant qu'il puisse y être remédié.

Un employé ne peut invoquer son droit de refuser de travailler si son refus met en danger imminent la vie, la santé ou la sécurité d'une autre personne ou si le danger fait partie intégrante de son travail ou constitue une condition normale d'emploi.

L'employé qui se prévaut de son droit de refuser de travailler fait immédiatement un rapport à son employeur. Lorsque l'employeur conteste ce rapport et que l'employé réitère son refus, l'employeur et l'employé en avisent immédiatement l'agent de sécurité qui, au terme d'une enquête, décide de l'existence ou de l'inexistence du danger. Une décision de l'agent de sécurité concluant qu'il n'y a pas danger peut, à la demande de l'employé, faire l'objet d'un renvoi auprès du Conseil canadien des relations du travail. Le Conseil peut confirmer la décision de l'agent de sécurité ou donner les instructions qu'il juge indiquées.

L'employé qui se trouve à bord d'un navire ou d'un aéronef en exploitation et qui a des motifs raisonnables de croire que l'utilisation ou le fonctionnement d'une machine ou d'un objet à bord du navire ou de l'aéronef constituent un danger pour lui-même ou pour un autre employé, ou que se présente dans un lieu à bord du navire ou de l'aéronef une situation qui constitue un danger pour lui-même, doit aviser immédiatement la personne responsable du navire ou de

l'aéronef des circonstances créant le danger.

Celle-ci doit aussitôt que possible décider si l'employé peut interrompre l'utilisation ou le fonctionnement de la machine ou de l'objet, ou cesser de travailler sans mettre en danger le fonctionnement du navire ou de l'aéronef. L'employé doit se conformer à cette décision sous réserve de son droit de demander à l'agent de sécurité d'enquêter sur la question et de rendre une décision.

Comités d'hygiène et de sécurité

Tout employeur doit constituer un comité d'hygiène ou de sécurité, pour chaque lieu de travail qu'il dirige et qui compte habituellement au moins 20 employés. La présente obligation ne s'applique pas à un lieu de travail situé à bord d'un navire pour les employés dont la base est le navire. Un employeur peut également en être exempté si le ministre du Travail est d'avis que le lieu de travail présente peu de risques.

Ce comité est composé d'au moins deux personnes dont une est un employé; ou dans le cas où le comité compte plus de deux membres, au moins la moitié doivent être des employés, ne faisant pas partie de la direction et ayant été choisis par les employés ou si les travailleurs sont syndiqués par leur(s) syndicat(s).

Les pouvoirs et fonctions principales du comité d'hygiène et de sécurité sont les suivants:

- recevoir, prendre en considération et disposer rapidement des plaintes relatives à la santé et à la sécurité des employés;

- mettre sur pied et promouvoir des programmes d'hygiène et de sécurité visant à l'éducation des employés qu'il représente;

- coopérer avec les services de santé professionnelle qui desservent

le lieu de travail;

- participer à toutes les enquêtes et investigations relatives à l'hygiène et à la sécurité au travail;

- développer, mettre sur pied et maintenir des programmes relatifs à la protection et à l'amélioration de l'hygiène et de la sécurité des employés;

- coopérer avec les agents de sécurité;

- exiger de l'employeur les renseignements qu'il juge nécessaires afin d'identifier les dangers présents ou éventuels que peuvent présenter les matériaux, les méthodes de travail ou l'équipement;

- voir à la tenue de certains registres.

Le comité doit se réunir au moins une fois par mois et toutes les fois que l'urgence ou des circonstances exceptionnelles l'exigent.

Représentant à l'hygiène et à la sécurité

Tout employeur nomme un représentant à l'hygiène et à la sécurité du travail dans chaque lieu de travail où il occupe habituellement au moins cinq employés et pour lequel un comité d'hygiène et de sécurité n'a pas été constitué. Les employés du lieu de travail ou lorsque ceux-ci sont syndiqués, leur syndicat, choisissent parmi les travailleurs le représentant à l'hygiène et à la sécurité.

Les fonctions du représentant à l'hygiène et à la sécurité sont de:

- recevoir, prendre en considération et disposer rapidement des plaintes relatives à la santé et à la sécurité des employés;

- participer à toutes les enquêtes et investigations reliées à l'hygiène et à la sécurité au travail,

- surveiller les mesures et programmes se rapportant à l'hygiène et à la sécurité des employés;

- s'assurer que soient tenus certains registres;

- exiger de l'employeur les renseignements qu'il juge nécessaires pour identifier les dangers présents ou éventuels que peuvent présenter dans le lieu de travail les matériaux, méthodes de travail ou l'équipement.

Enquête et programmes de sécurité

Le ministre du Travail du Canada peut, pour l'une des fins visées par la Partie IV du Code canadien du travail faire faire une enquête sur l'hygiène et la sécurité professionnelle. Il peut nommer une ou plusieurs personnes pour ce faire. Les personnes ainsi nommées possèdent et peuvent exercer tous les pouvoirs d'un commissaire nommé en vertu de la Partie I de la Loi sur les enquêtes (S.R.C. 1970, chap. I-13).

Le ministre peut également mettre sur pied des programmes en vue de diminuer ou de prévenir les blessures au travail et les maladies professionnelles.

Conseil consultatif de l'hygiène et de la sécurité professionnelle

La partie IV du Code canadien du travail prévoit la constitution du Conseil consultatif de l'hygiène et de la sécurité professionnelle formé d'au plus 14 membres nommés par le gouverneur en conseil. Le Conseil est constitué, à parts égales, de représentants de la direction et des travailleurs.

Son rôle est de conseiller le ministre du Travail sur les questions

qui lui sont soumises, de présenter au ministre ses recommandations sur le contrôle et l'application de la Partie IV du Code, ainsi qu'un rapport annuel de ses activités.

Agent de sécurité et services de sécurité

Le ministre du Travail peut, conformément au Code canadien du travail, nommer des agents de sécurité chargés de faire les vérifications, les enquêtes et les inspections qu'ils jugent nécessaires pour s'assurer que la Partie IV du Code soit observée. Ils peuvent aussi, dans ce but, faire des prélèvements pour fins d'analyse ou exiger certains documents d'un employeur.

Ainsi un agent de sécurité qui constate une contravention à une disposition de la Partie IV du Code peut enjoindre l'employeur ou l'employé visé de corriger la situation à l'intérieur d'un délai qu'il peut préciser.

De la même manière, l'agent de sécurité qui estime que l'utilisation d'une machine ou d'un objet ou que la situation dans un lieu constitue une source de danger pour les travailleurs peut enjoindre l'employeur, par écrit, de procéder, dans un délai précis, à l'application de mesures propres à parer au danger ou à protéger les personnes contre ce danger.

Un employeur, un employé ou un syndicat qui se croit lésé par de telles directives peut, dans un délai de 14 jours, en demander la révision à un agent régional de sécurité. Après enquête celui-ci peut modifier, annuler ou confirmer les directives qui lui sont ainsi soumises.

Il est à noter que le Code autorise le ministre du Travail du Canada à conclure avec une province ou un organisme provincial un accord spécifiant les modalités selon lesquelles une personne employée par cette province ou cet organisme peut agir à titre d'agent de sécu-

rité pour l'application de la Partie IV du Code canadien du travail.

Interdiction à l'employeur

Suivant la Partie IV du Code canadien du travail, nul employeur ne peut congédier, suspendre, mettre à pied, rétrograder ou imposer une sanction financière ou disciplinaire à un employé ayant exercé un des droits que lui reconnaît le Code ou ayant témoigné lors d'une enquête ou d'une poursuite ou ayant fourni un quelconque renseignement touchant sa santé ou sa sécurité, à une personne exerçant une fonction prévue par la Loi.

Un employeur ne peut non plus omettre ou négliger de fournir à un comité d'hygiène et de sécurité ou à un représentant à l'hygiène et à la sécurité des renseignements que ceux-ci sont en droit d'exiger en vertu du Code canadien du travail.

Infraction

D'une manière générale, quiconque enfreint une disposition de la Partie IV du Code canadien du travail commet une infraction et est passible sur déclaration sommaire de culpabilité d'une amende maximale de 15 000$.

Procédure d'injonction

Le ministre du Travail peut demander ou faire demander à un juge d'une Cour supérieure ou de la division de première instance de la Cour fédérale une ordonnance interdisant à quiconque d'enfreindre une disposition de la Partie IV du Code, - que des poursuites aient été entamées ou non - interdisant de poser l'acte ou prescrivant de remédier au défaut pour lequel il a été déclaré coupable d'une infraction.

Communication de renseignements

Lorsque, pour l'application de la Partie IV du Code, une personne est requise de communiquer des renseignements, le ministre du Tra-

vail peut en exiger la communication par un avis écrit à cet effet. La personne visée par l'avis doit fournir les renseignements requis dans le délai raisonnable ainsi spécifié.

Règlements

Le gouverneur en conseil détient le pouvoir général d'établir des règlements et de prendre toute mesure prévue expressément dans le Code de même que toute autre mesure en vue de l'application de la Partie IV. Des pouvoirs de réglementation sont, entre autres, expressément reconnus au gouverneur en conseil en ce qui concerne les comités d'hygiène et de sécurité et le représentant à l'hygiène et à la sécurité.

Les règlements adoptés en vertu du Code canadien du travail

Règlement du Canada sur les appareils de levage (DORS/79-401), (1979) 113 Gaz. Can. II 2075, modifié par DORS/80-670, (1980) 114 Gaz. Can. II 2855, par DORS/82-352, (1982) 116 Gaz. Can. II 1397 et par DORS/83-342, (1983) 117 Gaz. Can. II 1597)

Suivant ce règlement, un employeur ne peut construire, installer, faire fonctionnr, modifier, inspecter ou vérifier un appareil de levage ou un dispositif de sécurité, que si, d'une part, la conception et d'autre part, la construction, l'installation, le mode de fonctionnement, la modification, l'inspection ou la vérification, selon le cas, de l'appareil ou du dispositif sont conformes aux exigences du Règlement et du Code de l'Association canadienne de normalisation concernant les appareils élévateurs. A cette fin, l'employeur doit faire en sorte que chaque appareil de levage ainsi que les dispositifs de sécurité qui y sont fixés soient inspectés et vérifiés par une personne qualifiée, avant d'être mis en service après une modification importante et aussi souvent qu'il le faut pour s'assurer que leur utilisation ne présente aucun danger.

Aux fins de l'application du règlement, l'expression "appareil de levage" désigne un appareil mécanique fixe pour le transport de personnes ou de marchandises et comprend tout ascenseur, monte-plats ou escalier roulant, tels qu'ils sont définis dans le Code de l'Association canadienne de normalisation concernant les appareils élévateurs, ainsi que tout élévateur incliné, tapis roulant ou autre appareil semblable, mais ne comprend pas les monte-hommes.

Il est à noter que le Règlement ne s'applique pas à

- un convoyeur à courroie, à augets, à godets, à rouleaux ou tout autre convoyeur de type semblable;
- un appareil transportable de manutention d'empilage servant à déplacer des matériaux à destination ou en provenance des entrepôts et confiné à un étage;
- l'outillage servant à apporter des matériaux ou à les placer dans la position voulue;
- un monte-charge servant à soulever ou à abaisser des matériaux au moyen de crochets, d'élingues, ou d'autres attaches semblables, sans guides;
- un pont élévateur de graissage ou tout autre mécanisme semblable;
- un pont-levis;
- un appareil de levage ou un déverseur de wagons de chemin de fer; ou
- un convoyeur vertical qu'on ne peut faire fonctionner de l'intérieur de la cabine et qui n'est pas muni d'une plate-forme conçue pour recevoir une personne.

Règlement du Canada sur les charpentes provisoires (C.R.C. 1978, c. 1010 modifié par DORS/80-306, (1980) 114 Gaz. Can. II 1637 et par DORS/80-680, (1980) 114 Gaz. Can. II 2866)

Suivant ce règlement, il est interdit de mettre en place ou d'utiliser une charpente provisoire lorsqu'il est raisonnablement possible de mettre en place ou d'utiliser une charpente permanente. Lorsqu'une telle charpente est utilisée, l'employeur doit s'assurer que

celle-ci ne présente aucun danger et qu'elle est utilisée comme il convient, c'est-à-dire d'une façon sûre. A cette fin, il doit s'assurer que tout employé tenu d'utiliser une charpente provisoire a reçu la formation voulue pour ce faire ainsi que des directives sur la façon de l'utiliser comme il convient et sans danger.

Quant à l'employé, il lui est interdit d'utiliser une charpente provisoire à moins qu'il n'ait été autorisé à le faire, qu'il n'ait reçu la formation et les directives voulues et qu'il n'ait préalablement fait une inspection visuelle de la charpente.

Règlement du Canada sur les chaudières et récipients soumis à une pression interne (DORS/79-399, (1979) 113 Gaz. Can. II 2069 modifié par DORS/80-665, (1980) 114 Gaz. Can. II 2851)

Ce règlement impose à l'employeur l'obligation de s'assurer que la conception, la construction, l'installation, le fonctionnement, l'inspection, la vérification et la réparation des chaudières, des récipients soumis à une pression interne et des réseaux de canalisation contenant un gaz, de la vapeur ou un liquide soient conformes à certaines normes décrites dans le Code de l'Association canadienne de normalisation.

Règlement sur les comités d'hygiène et de sécurité (DORS/78-559, (1978) 112 Gaz. Can. II 2937)

Ce règlement fixe le nombre de membres des comités d'hygiène et de sécurité, détermine les modalités de désignation des représentants des travailleurs au sein du comité et en établit certaines règles de fonctionnement.

Règlement du Canada sur les espaces clos (C.R.C. 1978, c. 996 modifié par DORS/80-667, (1980) 114 Gaz. Can. II 2853)

Sous réserve de toute exemption accordée par écrit par l'agent régional de sécurité, il est, conformément à ce règlement, interdit à un employeur de permettre à un employé de pénétrer dans un espace

clos dangereux de même qu'à un employé de pénétrer dans un tel espace à moins que l'employé ne puisse le faire conformément au règlement et que l'espace clos dangereux n'ait un trou d'homme ou une autre ouverture qui permettra à l'employé de pénétrer à l'intérieur de toutes les parties accessibles dudit espace clos et d'en sortir sans risque lorsqu'il est revêtu de tout l'équipement protecteur ou de tout autre équipement que peut prescrire le règlement.

Le règlement prescrit également des normes en matière d'accès à un espace clos dangereux, du matériel de ventilation, d'air comprimé, d'inspection et d'entretien des lieux.

Constitue un espace clos dangereux au sens du règlement, un réservoir, un silo, un coffre, une cuve de traitement ou tout autre espace clos qui n'est pas conçu pour être occupé par des personnes, ni destiné à l'être, et à l'égard duquel il faut prendre des précautions spéciales afin d'assurer la sécurité de l'employé tenu d'y pénétrer.

Règlement du Canada sur les enquêtes et les rapports sur les accidents (C.R.C. 1978, c. 993 modifié par DORS/80-664, (1980) 114 Gaz. Can. II 2850 et par DORS/82-772, (1982) 116 Gaz. Can. II 2816)
Ce règlement s'applique aux accidents qui arrivent ou aux conditions qui existent à un endroit de travail ou sur un lieu de travail et dont résulte:

- une lésion qui entraîne l'invalidité d'un employé;
- l'évanouissement d'un employé causé par une commotion électrique, l'exposition à une atmosphère toxique ou à l'air vicié;
- la nécessité de recourir à des mesures de sauvetage, de réanimation ou à toute autre mesure d'urgence du même genre à prendre en cas d'accident;
- une explosion ou autre accident ou condition au sujet desquels un agent régional de sécurité demande explicitement un rapport.

Il ne s'applique pas toutefois aux voitures, camions, remorques ou autres véhicules automobiles circulant sur les grandes routes.

Un employeur doit s'assurer dès qu'un tel accident survient ou qu'une telle condition se manifeste, qu'une enquête est menée par une personne qualifiée de façon à permettre de déterminer la cause ou les causes de l'accident ou de la condition ainsi que les mesures nécessaires pour empêcher que l'accident ne se reproduise.

Règlement du Canada sur la lutte contre le bruit (C.R.C. 1978, c. 1006 modifié par DORS/80-676, (1980) 114 Gaz. Can. II 2862)
Ce règlement prescrit la norme à laquelle doit se conformer un employeur eu égard au niveau sonore auquel peut être exposé un employé sur un lieu de travail et précise les mesures à prendre lorsque l'employeur ne peut s'y conformer.

Le règlement confère également à l'agent de sécurité le pouvoir d'exiger qu'une enquête sur les niveaux sonores soit menée lorsqu'il est d'avis qu'un employé est exposé à des niveaux sonores qui peuvent porter atteinte à son acuité auditive.

Règlement du Canada sur la manutention des matériaux (C.R.C. 1978, c. 1004 modifié par DORS/80-302, (1980) 114 Gaz. Can. II 1627 et 3206, et par DORS/80-675, (1980) 114 Gaz. Can. II 2861)
Ce règlement impose généralement à l'employeur l'obligation de s'assurer, dans la mesure du possible, que tous les appareils de manutention des matériaux, quais, planchers ou autres constructions que l'un de ses employés fait fonctionner ou utilise pour la manutention des matériaux conviennent aux fins pour lesquelles ils sont utilisés, ne présentent aucun danger, sont maintenus en état de fonctionnement et répondent aux exigences décrites dans le règlement. L'employeur doit aussi s'assurer que les conducteurs à son service possèdent la formation et les aptitudes physiques requises pour conduire de tels appareils et qu'ils connaissent bien la législation

régissant les véhicules routiers dans toutes les provinces et les villes où ils doivent conduire des appareils mobiles sur les voies publiques dans l'exercice de leur fonction.

Ce règlement ne s'applique pas à la conduite ni à l'utilisation de véhicules automobiles sur les voies publiques.

Il impose également à l'employeur des obligations en matière de manutention manuelle et d'entreposage des matériaux.

Quant au conducteur d'un appareil de manutention des matériaux, il lui est interdit de faire fonctionner l'appareil qui lui est confié d'une manière imprudente ou négligente ou de compromettre de quelque autre façon sa propre sécurité ou celle des autres employés. Il doit faire fonctionner son appareil selon la formation et les instructions données par l'employeur.

Le règlement sur la manutention des matériaux ne s'applique pas à la conduite ni à l'utilisation de véhicules automobiles sur les routes.

Règlement du Canada sur les mesures d'hygiène (DORS/79-891, (1979) 113 Gaz. Can. II 4401 modifié par DORS/80-679, (1980) 114 Gaz. Can. II 2865)

Ce règlement impose à l'employeur l'obligation générale de voir à la propreté et à la salubrité constantes des installations sanitaires, des locaux réservés au personnel et des aires de préparation des aliments et de voir à ce que, dans la mesure du possible, les préposés à la manipulation des aliments ne soient pas atteints de maladies contagieuses.

L'employé qui se sert d'une installation sanitaire, d'un local réservé au personnel ou d'une aire de préparation des aliments doit, quant à lui, le faire de façon à en conserver la propreté et la salubrité.

D'une façon spécifique, ce règlement édicte des normes ayant trait à l'entretien des locaux, à la tuyauterie, aux lieux d'aisance, aux salles de toilettes et lavabos, aux douches et salles de douches, à la ventilation, à l'eau potable, au rangement des vêtements, au logement sur place, à la préparation, l'entreposage et le service des aliments et aux cantines.

Règlement du Canada sur les outils à main (C.R.C. 1978, c. 1002 modifié par DORS/80-073, (1980) 114 Gaz. Can. II 2859)

Conformément à ce règlement, l'employeur doit s'assurer dans la mesure du possible que tous les outils, conçus pour être tenus et actionnés avec les mains ou par toute autre source d'énergie qu'utilisent ses employés, soient conçus et fabriqués de façon à ne présenter aucun danger dans toutes les circonstances où ils servent aux usages auxquels ils sont destinés. Il doit s'assurer que ces outils sont utilisés de façon sécuritaire et suivant les bonnes pratiques de la sécurité du travail.

Ce règlement contient également des prescriptions relativement à l'inspection périodique des outils, à leur entretien de même qu'à leur transport et à leur rangement.

Règlement du Canada sur les premiers soins (C.R.C. 1978, c. 1001 modifié par DORS/80-301, (1980) 114 Gaz. Can. II 1625 et par DORS/80-672, (1980) 114 Gaz. Can. II 2858)

Toute personne qui subit une blessure au cours de son travail doit en faire rapport à un secouriste et au représentant de l'employeur en matière de sécurité. Quant à l'employeur, celui-ci doit faire en sorte que les premiers soins soient administrés sans tarder au blessé et faire rapport à l'agent régional de sécurité des blessures subies.

D'une façon plus spécifique, l'employeur doit fournir la quantité et le type de matériel, d'instruments et d'équipement de premiers soins

prescrits par la Loi sur les accidents du travail (L.R.Q., chap. A-3), ou prescrits par une norme qui correspond à de saines pratiques en matière de sécurité du travail et qui est approuvée par le directeur régional du ministère du Travail du Canada.

Le règlement oblige également l'employeur, lorsque le nombre des employés affectés à un poste de travail le justifie, à embaucher un secouriste qualifié et à fournir, à ses frais, à l'employé blessé un moyen de transport approprié pour se rendre à l'hôpital, chez le médecin ou à sa résidence.

Règlement du Canada sur la protection contre les dangers de l'électricité (C.R.C. 1978, c. 998 modifié par DORS/80-299, (1980) 114 Gaz. Can. II 1622 et par DORS/80-669, (1980) 114 Gaz. Can. II 2855)
Ce règlement édicte une série de normes en matière de conception, de construction et de modification d'installation électrique. La notion d'installation électrique comprend tout équipement, dispositif, appareillage, filerie, conducteur, ensemble ou partie d'ensemble qui sont utilisés pour la production, la transformation, la distribution, l'emmagasinage, la régularisation, le mesurage ou l'utilisation d'énergie électrique dont "l'ampacité" et la tension présentent un danger pour l'employé.

Afin d'assurer la sécurité des employés, le règlement prévoit, selon les circonstances, la présence d'un surveillant de sécurité, l'utilisation d'outils et d'équipement particuliers ou le port d'équipements et de vêtements de protection individuels.

Règlement du Canada sur la protection contre l'incendie (C.R.C. 1978, c. 1000 modifié par DORS/80-300), (1980) 114 Gaz. Can. II 1624 et par DORS/80-671, (1980) 114 Gaz. Can. II 2857)
Selon ce règlement, un employeur doit s'assurer que le modèle, la construction et l'équipement d'un bâtiment où travaillent habituellement ses employés répondent aux normes de prévention et de pro-

tection contre les incendies prescrites par la loi de la province où se trouve l'édifice ou à toute autre norme établie suivant de bonnes pratiques de sécurité contre les incendies et approuvée par l'agent régional de sécurité.

Ce règlement prévoit également, pour certaines catégories d'édifices, l'établissement d'un plan d'évacuation en cas d'urgence, la nomination de gardiens responsables de son application et le déroulement, au moins une fois par an, d'un exercice en prévision des situations d'urgence.

Règlement du Canada sur la protection des machines (C.R.C. 1978, c. 1003 modifié par DORS/80-674, (1980) 114 Gaz. Can. II 2860)
Conformément à ce règlement, l'employeur doit s'assurer, dans la mesure du possible, que toutes les machines utilisées par ses employés sont sécuritaires et ne nécessitent pas l'utilisation de protecteurs amovibles de machines, c'est-à-dire de dispositifs visant à empêcher une personne ou l'un de ses vêtements de se coincer dans un élément de la machine ou assurant l'arrêt de la machine lorsque cette situation se présente.

L'employeur est tenu d'installer de tels protecteurs sur toutes les machines ou éléments de machines qui, sans ceux-ci, mettraient en danger la sécurité d'un employé ou lorsqu'un agent de sécurité lui ordonne de le faire conformément à l'article 96 du Code canadien du travail.

Tous les protecteurs de machines doivent être conçus, fabriqués, installés, utilisés et entretenus conformément aux normes énoncées dans le règlement ou à une norme fondée sur une saine pratique de sécurité du travail et jugée acceptable par l'agent régional de sécurité.

Règlement du Canada sur la sécurité de l'éclairage (C.R.C. 1978, c. 1008 modifié par DORS/80-305, (1980) 114 Gaz. Can. II 1633 et par DORS/80-678, (1980) 114 Gaz. Can. II 2864)

Ce règlement oblige l'employeur à respecter certaines normes en matière d'éclairement des endroits normalement occupés par ses employés dans l'exécution de leur travail.

Il impose à l'employeur des obligations spécifiques en matière d'installation de système d'éclairage, de qualité et de quantité d'éclairement, de vérification des installations d'éclairage et d'éclairage de secours.

Règlement du Canada sur la sécurité des bâtiments (C.R.C. 1978, c. 995 modifié par DORS/80-297, (1980) 114 Gaz. Can. II 1617 et par DORS/80-666, (1980) 114 Gaz. Can. II 2852)

Suivant ce règlement, il est interdit à un employé d'utiliser et à un employeur de demander ou de permettre à un employé d'utiliser un bâtiment d'une façon qui puisse compromettre la sécurité ou la santé de cet employé ou celle d'autres employés.

D'une façon plus spécifique, ce règlement prescrit à l'employeur de respecter certaines normes en matière de construction, de transformation majeure ou de démolition de toute construction ou enceinte occupée ou destinée à être occupée par des employés. Les installations de chauffage, de ventilation et de climatisation utilisées dans une telle construction ou enceinte doivent, elles aussi, être conformes à certaines normes.

Ce règlement comprend également des prescriptions concernant les portes et les fenêtres, les ouvertures dans les planchers et les murs, les échelles, escaliers et plans inclinés, l'ordre, la propreté et l'entretien des lieux.

Règlement du Canada sur les substances dangereuses (C.R.C. 1978, c. 997 modifié par DORS/80-298, (1980) 114 Gaz. Can. II 1620 et DORS/80-668, (1980) 114 Gaz. Can. II 2854)

Ce règlement vise à restreindre l'utilisation ou à contrôler l'usage de toute substance qui, en raison de l'une ou l'autre de ses propriétés, peut présenter un danger pour la santé ou la sécurité de l'employé qui y est exposé.

A cette fin, l'employeur doit s'assurer que tous les employés, dont la sécurité ou la santé risque d'être compromise par l'exposition à une substance dangereuse ou à un dispositif émettant des radiations, soient mis au courant du danger que comporte cette exposition et soient renseignés et formés quant à la méthode à suivre pour réduire le plus possible les dangers et aux mesures d'urgence à prendre en cas d'accident causés par cette substance.

Le Règlement ne s'applique pas au transport de substances dangereuses sur les voies publiques.

Règlement sur les vêtements et l'équipement protecteurs (C.R.C. 1978, c. 1007 modifié par DORS/80-304, (1980) 114 Gaz. Can. II 1631, par DORS/80-667, (1980) 114 Gaz. Can. II 2863 et par DORS/81-732, (1981) 115 Gaz. Can. II 2809)

Conformément à ce règlement, un employeur doit, dans le cas où il n'est pas raisonnablement possible d'éliminer un danger du travail ou de contenir le danger dans des limites sûres et où le port ou l'utilisation d'un équipement de protection individuel peut empêcher ou diminuer sensiblement la gravité de la blessure éventuelle, s'assurer que chaque employé exposé à un tel danger porte ou utilise cet équipement de la façon prescrite par le règlement.

A l'exception du casque protecteur et des chaussures de sécurité, l'employeur doit fournir, à ses frais, l'équipement de protection individuel prescrit par règlement. Il doit aussi veiller à ce que

chacun de ses employés reçoive des directives et une formation relatives au fonctionnement, à l'utilisation et à l'entretien de tout équipement qu'il doit porter ou utiliser. Enfin, l'employeur doit s'assurer que l'équipement qu'il doit mettre à la disposition de ses employés soit entreposé, entretenu, inspecté et vérifié par une personne qualifiée de manière à ce que cet équipement soit en tout temps sûr et pleinement efficace.

Quant à l'employé, celui-ci ne peut entreprendre une tâche ou pénétrer dans un lieu de travail où le port ou l'utilisation d'un équipement de protection individuel est prescrit par le règlement à moins qu'il ne porte ou n'utilise cet équipement, qu'il n'ait reçu une formation ou des directives adéquates pour ce faire et que ledit équipement n'ait été visuellement inspecté.

La Loi sur le transport des marchandises dangereuses (S.C. 1980-81-82-83, chap. 36 et modifications)

Cette loi vise à accroître la sécurité publique en matière de transport des marchandises dangereuses, et s'applique à la manutention, à la demande de transport et au transport, à titre onéreux ou gratuit, de marchandises dangereuses, qu'elles aient ou non le Canada comme lieu d'origine ou de destination.

La Loi prévoit l'application de normes et de règles de sécurité pour le transport des marchandises dangereuses.

Par marchandises dangereuses, la Loi entend les produits, matières ou organismes compris dans les clauses énumérées à l'annexe de la Loi soit par leur nature, soit en vertu des règlements.

L'expression "normes de sécurité" désigne les normes régissant les caractéristiques, la réalisation, l'équipement et l'utilisation des

conteneurs, des emballages, des installations et des moyens de transport utilisés en vue de la manutention ou du transport des marchandises dangereuses, ou à l'occasion d'une demande de ce transport.

Quant à l'expression "règles de sécurité", elle désigne les règles régissant la manutention, la demande de transport et le transport des marchandises dangereuses, l'établissement de rapports à cet effet, la formation des personnes qui se livrent à ces activités et l'inspection de ces activités.

En outre, la Loi prévoit pour son application la nomination par le ministre responsable d'inspecteurs dont elle établit les pouvoirs, de même que les infractions et peines encourues par son non-respect.

Enfin, l'article 28 de la Loi stipule que le ministre responsable ou la personne qu'il désigne peuvent, dans les cas où ils l'estiment nécessaire pour la protection de la sécurité publique, des biens ou de l'environnement, ordonner à des personnes déterminées qui se livrent à des opérations de manutention ou de transport des marchandises dangereuses, ou qui demandent ce transport, soit de cesser ces opérations, soit de les mener de la façon requise.

Les règlements adoptés en vertu de la loi sur le transport des marchandises dangereuses

Règlement sur les ordres concernant les marchandises dangereuses (DORS/84-225, (1984) 118 Gaz. Can. II 1084)

Ce règlement, adopté en vertu de la Loi sur le transport des marchandises dangereuses, concerne les ordres émis conformément à l'article 28 de la Loi par le ministre responsable ou par la personne désignée par lui.

Règlement sur les inspecteurs de marchandises dangereuses (DORS/84-446, (1984) 118 Gaz. Can. II 2739)

Ce règlement, adopté en vertu de la Loi sur le transport des marchandises dangereuses, concerne les exigences de compétence des inspecteurs, les formules des certificats de désignation et d'attestation et la façon dont les inspecteurs doivent exécuter leurs fonctions.

La Loi sur les explosifs (S.R.C. 1970, chap. E-15 et modifications) et le règlement concernant les explosifs (C.R.C. 1978, chap. 599 et modifications)

La loi sur les explosifs a pour objet d'établir le cadre général des dispositions concernant la fabrication, l'épreuve, la vente, l'emmagasinage et l'importation des explosifs. D'autre part, elle indique les cas où le ministre responsable peut ordonner des enquêtes sur les accidents causés par un explosif ou entraînant une explosion, de même que les infractions et peines encourues lorsque les dispositions de la Loi ne sont pas respectées. La Loi confère, enfin, au gouverneur en conseil le pouvoir d'établir des règlements concernant la sécurité des employés affectés au transport et à la manipulation des explosifs (art. 4).

Le Règlement concernant les explosifs établit, quant à lui, la classification des explosifs, en détermine les modalités d'autorisation et d'essais et décrit les diverses formules de licences et de permis nécessaires pour la fabrication, l'achat, la possession et l'importation d'explosifs et pour les véhicules employés pour le transport d'explosifs.

En outre, il impose des règles d'observance strictes pour les fabriques, poudrières et dépôts d'explosifs et de pièces pyrotechniques, régit la vente d'explosifs, l'emmagasinage et la manutention de

munitions et pièces pyrotechniques, l'entreposage pour usage privé, la possession et l'importance d'explosifs. Il comprend également des dispositions particulières applicables aux explosifs sous le contrôle de la Défense nationale.

En plus de prescrire les normes auxquelles doit satisfaire l'emballage des explosifs pour le transport par route et les normes de fabrication et d'emplacement des coffres ou des compartiments destinés au transport des détonateurs électriques, ce règlement précise les règles de sécurité et les précautions exigées lors du transport d'explosifs, notamment dans le chargement, le déchargement, l'entretien et la conduite des véhicules utilisés.

La Loi de la convention internationale sur la sécurité des conteneurs (S.C. 1980-81-82, chap. 9 et modifications)[42]

Cette loi confère au gouverneur en conseil le pouvoir d'adopter des règlements pour donner effet aux dispositions de la Convention internationale sur la sécurité des conteneurs qui a, entre autres objectifs, celui de maintenir un degré élevé de sécurité de la vie humaine lors de la manutention, du gerbage et du transport des conteneurs.

La Convention s'applique aux conteneurs neufs et existants utilisés pour un transport international, à l'exception des conteneurs spécialement conçus pour le transport aérien.

Elle énonce des règles relatives à l'essai, l'inspection, l'agrément

---

42 Cette loi a été modifiée par les Décrets de 1981 et de 1983 sur les amendements de la Convention sur la sécurité des conteneurs (DORS/82-156, (1982) 116 Gaz. Can. II 483 et DORS/83-912, (1983) 117 Gaz. Can. II 4336)

et l'entretien des conteneurs auxquelles donne effet le Règlement sur la convention sur la sécurité des conteneurs (DORS/82-1038, (1982) 116 Gaz. Can. II 3910).

LES LOIS ET RÈGLEMENTS S'APPLIQUANT SPÉCIFIQUEMENT AU TRANSPORT ROUTIER

La Loi sur la sécurité des véhicules automobiles (S.R.C. 1970, 1er supplément, chap. 26 et modifications)

Cette loi concerne l'emploi de marques nationales de sécurité pour les véhicules automobiles et prévoit l'établissement de normes de sécurité pour certains véhicules automobiles importés au Canada ou exportés du Canada ou expédiés ou transportés d'une province à une autre.

L'expression "normes de sécurité" désigne les normes régissant la conception, l'identification, la construction ou le fonctionnement des véhicules automobiles ainsi que de leurs pièces, aux fins de protéger les personnes contre les blessures corporelles, les atteintes à la santé ou la mort.

La Loi impose aux fabricants et distributeurs de véhicules automobiles l'obligation de respecter ces normes. Elle y assujettit également l'importation des véhicules automobiles et requiert qu'on donne avis de tout défaut de construction, de conception ou de fonctionnement des véhicules automobiles ou de leurs pièces qui nuisent ou risquent de nuire à la sécurité de fonctionnement de ces véhicules automobiles.

En outre, elle prévoit pour son application la nomination par le ministre responsable d'inspecteurs dont elle établit les pouvoirs,

et fixe les infractions et peines encourues pour son non-respect.

Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (C.R.C. 1978, chap. 1038 et modifications)

Ce règlement, adopté en vertu de la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles, précise les modalités d'application des dispositions contenues dans la Loi de mêmes que les normes de sécurité s'appliquant aux catégories de véhicules automobiles prescrites par le règlement. Les véhicules automobiles et leurs pièces doivent être conformes aux exigences formulées a la norme de sécurité appropriée.

La Loi sur la sécurité des pneus de véhicule automobile (S.C. 1974-75-76, chap. 96 et modifications)

Cette loi concerne l'emploi de marques nationales de sécurité pour les pneus de véhicule automobile et prévoit l'établissement de normes de sécurité pour certains pneus de véhicule automobile importés au Canada ou exportés du Canada ou expédiés ou transportés d'une province à une autre.

L'expression "normes de sécurité" dans la loi désigne des normes régissant la conception, la construction ou le fonctionnement de pneus de véhicule automobile aux fins de protéger les personnes contre les blessures corporelles, les atteintes à la santé ou la mort.

La Loi impose aux fabricants et aux distributeurs de pneus de véhicule automobile l'obligation de respecter ces normes. Elle y assujettit également l'importation des pneus de véhicule automobile et exige l'avis de tout défaut de construction, de conception ou de fonctionnement de ces pneus qui nuit ou risque de nuire à la sécurité de fonctionnement de tout véhicule automobile.

Enfin, elle prévoit pour son application la nomination, par le ministère responsable, d'inspecteurs dont elle établit les pouvoirs, et fixe les infractions et peines encourues pour son non-respect.

Règlement sur la sécurité des pneus de véhicule automobile (C.R.C. 1978, chap. 1039 modifié par DORS 78/81, (1978) 112 Gaz. Can. II 484 et par DORS/80-634 et 635 (1980) 114 Gaz. Can. II 2779 et 2780)
Ce règlement, adopté en vertu de la Loi sur la sécurité des pneus de véhicule automobile, précise simplement les modalités d'application des dispositions contenues dans la Loi de même que les normes de sécurité s'appliquant aux catégories de pneus désignées par le règlement. Le fabricant de pneus doit s'assurer pour chaque pneu qu'il produit qu'il réponde aux exigences formulées à la norme de sécurité appropriée.

Le Règlement du Canada sur la durée du service des conducteurs de véhicules automobiles (C.R.C. 1978, c. 1005 modifié par DORS/80-303, (1980) 114 Gaz. Can. II 1630 et par DORS/83-302, (1983) 117 Gaz. Can. II 1493)

Adopté en vertu de la Partie IV du Code canadien du travail, ce règlement s'applique aux transporteurs routiers et aux conducteurs de véhicules automobiles. L'expression transporteur routier désigne une personne qui exploite en location un ouvrage, une entreprise ou une affaire pour le transport de marchandises ou de passagers par véhicule automobile, entre un endroit situé dans une province et un endroit situé à l'extérieur de cette province, ou, pour le transport du courrier, n'importe où au Canada. Quant au conducteur de véhicule automobile, celui-ci est défini comme la personne qui conduit un véhicule automobile à titre de transporteur routier, d'employé d'un transporteur routier, de sous-traitant d'un transporteur routier ou encore d'employé d'un sous-traitant d'un transporteur routier.

Le règlement vise essentiellement à obliger tous les transporteurs routiers ainsi que les conducteurs de véhicules automobiles à respecter certaines normes en matière d'heures de repos et de durée des heures de service.

Le Règlement interdit à un conducteur de faire fonctionner un véhicule automobile et à un transporteur de permettre à un conducteur de faire fonctionner un tel véhicule si l'habileté ou les facultés du conducteur sont affectées par la fatigue, la maladie ou toute autre cause au point où il est dangereux pour lui de commencer ou de continuer à faire fonctionner le véhicule automobile.

Aux fins d'assurer la réalisation des objectifs poursuivis, le Règlement prescrit au conducteur de tenir un registre journalier établissant ses périodes de travail et de repos, et au transporteur de s'assurer que les conducteurs qu'il emploie remplissent quotidiennement un tel registre.

Signalons, enfin, que le Règlement ne s'applique pas lorsque le transport de marchandises ou de passagers s'effectue à des fins d'assistance en cas de tremblement de terre, d'inondation, d'incendie, de famine, de sécheresse, d'épidémie, de peste ou de tout autre désastre ou calamité.

LES LOIS ET RÈGLEMENTS S'APPLIQUANT SPÉCIFIQUEMENT AU TRANSPORT FERROVIAIRE

Les règlements et ordonnances adoptés en vertu de la Loi sur les chemins de fer (S.R.C. 1970, chap. R-2 et modifications) et de la Loi nationale sur les transports (S.R.C. 1970, chap. R-2 et modifications)

Conformément à la Loi sur les chemins de fer (art. 227) et à la Loi

nationale sur les transports (art. 46), la Commission canadienne des transports peut rendre des ordonnances et édicter des règlements pour assurer la protection des employés de compagnie de chemins de fer.

Les principaux règlements comportant des dispositions relatives à la sécurité sont les suivants:

Règlement sur la sécurité et la santé des employés affectés à l'exploitation des trains (DORS/83-450, (1983) 117 Gaz. Can. II 2261)
Ce règlement s'applique à une compagnie de chemin de fer à laquelle la Loi sur les chemins de fer s'applique ainsi qu'à tout employé d'une compagnie affectée à l'exploitation des trains.

D'une manière générale, le Règlement oblige la compagnie exploitante à ne pas compromettre la sécurité ou la santé de ses employés et à adopter et appliquer des méthodes et techniques convenables destinées à prévenir ou à réduire le risque de blessure chez ses employés.

Quant aux employés, ceux-ci doivent, dans leur travail, prendre toutes les précautions raisonnables et nécessaires pour assurer leur propre sécurité et celle de leurs collègues. Ils doivent également, à tous les moments opportuns, utiliser les dispositifs et porter les vêtements ou les accessoires destinés à leur protection.

D'une façon plus spécifique, le règlement comprend des dispositions relatives à l'installation et à l'entretien des approvisionnements d'eau potable, des installations sanitaires et des garde-manger, aux extincteurs et aux outils de secours, aux premiers soins, aux opérations de manoeuvre d'aiguillage des trains dans les zones de danger, à la manutention manuelle des matériaux, à l'éclairage de sécurité et au bruit dans les locomotives et les fourgons de queue, aux places assises pour les employés, aux substances dangereuses, aux vête-

ments et accessoires de protection, au comité de santé et de sécurité et à l'agent de sécurité.

Règlement sur les normes applicables aux appareils de sécurité des chemins de fer (C.R.C. 1978, chap. 1171 modifié par DORS/80-751, (1980) 114 Gaz. Can. II 3224);

Règlement sur les chasse-neige des chemins de fer (C.R.C. 1978, chap. 1172);

Règlement sur l'examen de la vue et de l'ouïe des employés de chemins de fer (C.R.C. 1978, chap. 1173);

Règlement sur les systèmes d'enclenchement des chemins de fer (C.R.C. 1978, chap. 1189);

Règlement sur les réservoirs d'air autres que ceux du matériel de traction (C.R.C. 1978, chap. 1144);

Règlement sur les installations d'emmagasinage du nitrate d'ammonium (C.R.C. 1978, chap. 1145);

Règlement sur le stockage de l'ammoniac anhydre (C.R.C. 1978, chap. 1146);

Règlement sur les installations de déchargement des wagons-citernes à chlore (C.R.C. 1978, chap. 1147);

Règlement sur l'emmagasinage en vrac des liquides inflammables (C.R.C. 1978, chap. 1148 modifié par DORS/81-143, (1981) 115 Gaz. Can. II 542 et par DORS/83-589, (1983) 117 Gaz. Can. II 2808);

Règlement sur les chaudières de chauffage et de force motrice (C.R.C. 1978, chap. 1151);

Règlement sur l'emmagasinage en vrac des gaz de pétrole liquéfiés (C.R.C. 1978, chap. 1152 modifié par DORS/79-201, (1979) 113 Gaz. Can. II 800 et par DORS/81-144, (1981) 115 Gaz. Can. II 543);

Règlement sur les chaudières de locomotives (C.R.C. 1978, chap. 1154);

Règlement sur les phares et les lampes des locomotives (C.R.C. 1978, chap. 1156);

Règlement sur les roues de locomotives (C.R.C. 1978, chap. 1159);

Règlement sur la composition des trains de voyageurs (C.R.C. 1978, chap. 1161);

Règlement sur les extincteurs d'incendie et les outils de secours des trains de passagers (C.R.C. 1978, chap. 1162);

Règlement sur les citernes de transport rail-route (C.R.C. 1978, chap. 1163);

Règlement sur les rapports d'accident de chemin de fer (C.R.C. 1978, chap. 1164);

Règlement sur les installations de gaz combustibles des voitures de chemin de fer (C.R.C. 1978, chap. 1165);

Règlement sur les sifflets et les cloches de locomotives (C.R.C. 1978, chap. 1166);

Règlement sur l'hygiène des chemins de fer (C.R.C. 1978, chap. 1168);

Règlement sur le matériel de traction des chemins de fer (C.R.C. 1978, chap. 1169);

Règlement sur la prévention et le contrôle des incendies par les chemins de fer (C.R.C. 1978, chap. 1170);

Règlement régissant le transport des matières dangereuses par chemin de fer (DORS/74-456 et modification);

Règlement sur la prévention des étincelles électriques sur les chemins de fer (DORS/82-1015, (1982) 116 Gaz. Can. II 3781);

Règlement d'utilisation des robinets de freinage d'urgence dans les fourgons de queue (DORS/82-512, (1982) 116 Gaz. Can. II 1923 modifié par DORS/82-1014 116 Gaz. Can. II 3780);

Règlement sur le vitrage de sécurité des trains (DORS/82-1016, (1982) 116 Gaz. Can. II 3784 modifié par DORS/83-445, (1983) 117 Gaz. Can. II 2202);

Règlement régissant la manutention de wagons complets d'explosifs sur des voies de chemin de fer (DORS/79-15, (1979) 113 Gaz. Can. II 22);

Règlement sur les spécifications 112 et 114 de la Commission canadienne des transports - wagons citernes (DORS/79-101, (1979), 113 Gaz. Can. II 470 modifié par DORS/81-618, (1981) 115 Gaz. Can. II 2332);

Règlement sur les roulements à rouleaux wagons-marchandises, (1983) 117 Gaz. Can. II 2802;

Règlement unifié d'exploitation (C.R.C., 1978, chap. 1175 modifié par DORS/79-578, (1979) 113 Gaz. Can. II 2909, par DORS/79-769,

(1979) 113 Gaz. Can. II 3999 et par DORS/82-590, (1982) 116 Gaz. Can. II 1916).

LES LOIS ET RÈGLEMENTS S'APPLIQUANT SPÉCIFIQUEMENT AU TRANSPORT PAR EAU

Les règlements adoptés en vertu de la Loi sur la marine marchande (S.R.C. 1970, chap. S-9 et modifications)

La Loi sur la marine marchande confère au gouverneur en conseil le pouvoir d'établir des règlements prescrivant diverses mesures de sécurité visant à protéger l'équipage ou à prévenir les accidents du travail (art. 441, 450 et 460). Parmi ces règlements, signalons les suivants:

Règlement sur les mesures de sécurité au travail (C.R.C. 1978, chap. 1467 modifié par DORS 78-480 (1978) 112 Gaz. Can. II 2700 et par DORS/79-632, (1979) 113 Gaz. Can. II 3092)
Ce règlement s'applique aux personnes employées dans un lieu de travail qui se rattache à un navire au Canada ou à un navire canadien en dehors du Canada et à l'emploi de ces personnes.

Il reconnaît à l'employeur l'obligation de prendre des mesures pour que, dans un lieu de travail, le travail se fasse sans mettre en danger la sécurité ou la santé des personnes s'y trouvant, de mettre en pratique des règles et techniques visant à prévenir ou à réduire le risque de lésion professionnelle et de prendre les moyens pour faire observer les mesures de sécurité au travail que prévoit le Règlement.

Le Règlement prescrit, de plus, au propriétaire d'un lieu de travail, d'un ouvrage, de machines ou d'équipement servant à l'exploitation, à l'entretien, au chargement ou au déchargement d'un navire

de s'assurer que le lieu de travail, l'ouvrage, les machines ou l'équipement soient maintenus en bon état et soient conformes au Règlement.

Tout propriétaire ou employeur doit également s'assurer qu'une personne compétente assume la responsabilité de chaque lieu de travail et fasse des inspections périodiques pour assurer le maintien de bonnes conditions de sécurité au travail.

Notons, enfin, que le Règlement contient des dispositions spécifiques relatives aux appareils de levage, aux cales, citernes et autres compartiments, à la prévention des incendies, aux travaux à chaud, aux échafaudages, échafauds et plates-formes volantes, aux échelles et passerelles de débarquement, à l'électricité, aux équipements de protection personnels et aux récipients sous pression.

Règlement sur les exercices d'embarcation et d'incendie (C.R.C. 1978, chap. 1406 modifié par DORS/79-633 (1979) 113 Gaz. Can. II 3095, par DORS/180-189, (1980) 114 Gaz. Can. II 1020 et par DORS/82-1054, (1982) 116 Gaz. Can. II 3954);

Règlement sur le certificat de capacité de matelot qualifié (C.R.C. 1978, chap. 1411 modifié par DORS/82-436, (1982) 116 Gaz. Can. II 1600);

Règlement sur le certificat de canotier (C.R.C. 1978, chap. 1412 modifié par DORS/79-155, (1979) 113 Gaz. Can. II 638 et par DORS/82-298, (1982) 116 Gaz. Can. II 1183);

Règlement sur les abordages (C.R.C. 1978, chap. 1416 et modifications);

Règlement sur le logement de l'équipage (C.R.C. 1978, chap. 1418 modifié par DORS/78-77, (1978) 112 Gaz. Can. II 473);

Règlement sur le matériel de détection et d'extinction des incendies (C.R.C. 1978, chap. 1422 et modifications);

Règlement sur les cargaisons de grains (C.R.C. 1978, chap. 1427 modifié par DORS/79-852, (1979) 113 Gaz. Can. II 4389, par DORS/79-092, (1979) 113 Gaz. Can. II 4428 et par DORS/83-890, (1979) 117 Gaz. Can. II 4294);

Règlement sur la construction de coques (C.R.C. 1978, chap. 1431 et modifications);

Règlement sur l'inspection des coques (C.R.C. 1978, chap. 1432);

Règlement sur l'équipement de sauvetage (C.R.C. 1978, chap. 1436 et modifications);

Règlement sur le gaz de pétrole liquéfié (C.R.C. 1978, chap. 1978, chap. 1437);

Règlement sur l'examen médical des gens de mer (C.R.C. 1978, chap. 1447);

Règlement sur les appareils de navigation (C.R.C. 1978, chap. 1449 modifié par DORS/78-431, (1978) 112 Gaz. Can. II 2231 et par DORS/82-526, (1982) 116 Gaz. Can. II 1981);

Règlement sur la sécurité des navires non canadiens (C.R.C. 1978, chap. 1452);

Règlement sur les ports publics (C.R.C. 1978, chap. 1461 modifié par DORS/79-372 (1979) 113 Gaz. Can. II 1979 et par DORS/82-1037, (1982) 116 Gaz. Can. II 3908);

Règlement sur l'armement en hommes en vue de la sécurité (C.R.C. 1978, chap. 1466 modifié par DORS/78-937, (1978) 112 Gaz. Can. II 4477 et pr DORS/79-438, (1979) 113 Gaz. Can. II 2253);

Règlement sur le rapport de sinistres maritimes (C.R.C. 1978, chap. 1478);

Règlement sur les enquêtes et investigations maritimes (C.R.C. 1978, chap. 1479 modifié par DORS/82-983, (1982) 116 Gaz. Can. II 3690);

Règlement sur l'alimentation et le service de table des équipages de navires (C.R.C. 1978, chap. 1480 modifié par DORS/79-437, (1979) 113 Gaz. Can. II 2248);

Règlement sur les quarts à la passerelle des navires (C.R.C. 1978, chap. 1481 et modifications);

Règlement sur les ascenseurs de navires (C.R.C. 1978, chap. 1482);

Règlement sur l'inspection des petits bateaux de pêche (C.R.C. 1978, chap. 1486 et modifications);

Règlement sur les petits bâtiments (C.R.C. 1978, chap. 1487 et modifications);

Règlement sur la construction des machines des navires à vapeur (C.R.C. 1978, chap. 1491 modifié par DORS/81-253, (1981) 115 Gaz. Can. II 1032);

Règlement sur l'inspection des machines des navires à vapeur (C.R.C. 1978, chap. 1492 et modifications);

Règlement sur l'outillage de chargement (C.R.C. 1978, chap. 1494 modifié par DORS/79-784, (1979) 113 Gaz. Can. II 4027);

Règlement sur le transport du bois en pontée (C.R.C. 1978, chap. 1496 modifié par DORS/79-586, (1979) 113 Gaz. Can. II 3002);

Règlement sur les locaux d'habitation de l'équipage des remorqueurs (C.R.C. 1978, chap. 1498 modifié par DORS/78-144, (1978) 112 Gaz. Can. II 667);

Règlement sur le transport par mer de marchandises dangereuses (DORS/81-951, (1981) 115 Gaz. Can. II modifié par DORS/82-1053, (1982) 116 Gaz. Can. II 3952 et par DORS/83-891, (1983) 117 Gaz. Can. II 4296);

Règlement sur les transporteurs de produits chimiques (navires à vapeur) (DORS/79-90, (1979) 113 Gaz. Can. II 369);

Règlement sur les échelles de pilote et le hissage des pilotes (DORS/78-218, (1978) 112 Gaz. Can. II 988 modifié par DORS/81-1031, (1981) 115 Gaz. Can. II 3902 et par DORS/830-860, (1983) 117 Gaz. Can. II 4165).

Les règlements adoptés en vertu de la Loi sur les ports et installations de ports publics (S.C. 1980-81-82-83, chap. 121 et modifications)

La Loi sur les ports et installations de ports publics confère au gouverneur en conseil le pouvoir d'établir des règlements visant la réglementation de la navigation et l'utilisation de tout port public ou installation de port public par des navires, notamment leur accostage et leur amarrage, ainsi que le chargement et le déchargement des cargaisons. (art. 8)

Celui-ci peut également établir des règlements visant la réglementation du transport, de la manipulation ou de l'emmagasinage, dans

les limites de tout port public ou dans toute l'installation de port public, d'explosifs ou autres substances qui, de l'avis du gouverneur en conseil, constituent ou constitueront vraisemblablement un danger pour les personnes ou les biens. (art. 7)

Règlement sur les ports publics (DORS/83-654, (1983) 117 Gaz. Can. II 3215)
Ce règlement énonce les mesures à prendre en cas d'incendie dans un port public.

Il énonce également certaines règles s'appliquant aux navires ayant à leur bord, dans un port public, des marchandises dangereuses ou des explosifs.

LES LOIS ET RÈGLEMENTS S'APPLIQUANT SPÉCIFIQUEMENT AU TRANSPORT AÉRIEN

Les règlements et ordonnances adoptés en vertu de la loi sur l'aéronautique (S.R.C. 1970, chap. A-3 et modifications)

La Loi sur l'aéronautique autorise le ministre des Transports à édicter des règlements et à établir des ordonnances concernant la navigation aérienne (art. 6). Parmi les règlements et ordonnances touchant à la santé et à la sécurité des travailleurs, signalons les règlements et ordonnances suivants:

Règlement de l'air (C.R.C. 1978, chap. 2 et modifications)
Ce règlement applicable à tous les aéronefs utilisés au Canada et à tous les aéronefs canadiens volant à l'extérieur du Canada, à l'exception des aéronefs militaires, établit des normes d'immatriculation, de certification et de marquage des aéronefs.

Il prévoit que le ministre des Transports pourra, s'il a des raisons de croire qu'un aéronef n'offre pas la sécurité nécessaire pour le vol, suspendre le certificat de navigabilité ou le permis de vol délivré à l'égard de cet aéronef.

Ce règlement prescrit également des normes relatives aux aérodromes, aux licences du personnel, au contrôle de la circulation aérienne, à l'exploitation des services aériens commerciaux et il fixe des règles de l'air.

Règlement sur les mesures de sécurité relatives à l'aviation civile (C.R.C. 1970, chap. 8)

Ce règlement vise à obliger tout propriétaire ou exploitant d'un aéronef immatriculé au Canada à établir, maintenir et mettre en oeuvre aux aérodromes et à bord de l'aéronef des mesures de sécurité qui comprennent des systèmes de fouille de l'appareil, des personnes et des effets personnels, bagages, biens et marchandises qui s'y trouvent, effectuée par des personnes ou des dispositifs mécaniques ou électroniques.

Règlement sur les aéronefs (C.R.C. 1970, chap. 11 modifié par DORS/79-489, (1979) 113 Gaz. Can. II 2481 et par DORS/83-200, (1983) 117 Gaz. Can. II 985)

Ce règlement oblige tout propriétaire ou exploitant d'aéronef étranger atterrissant au Canada à établir des mesures de sécurité similaires à celles décrites dans le Règlement sur des mesures de sécurité relatives à l'aviation civile.

Ordonnance sur les mesures de sécurité de l'aviation civile (C.R.C. 1978, chap. 9);

Ordonnance sur les aéronefs étrangers (C.R.C. 1978, chap. 12);

Ordonnance sur les opérations de lutte contre les feux de forêt (C.R.C. 1978, chap. 13);

Ordonnance sur le balisage lumineux minimal des aérodromes (C.R.C. 1978, chap. 18);

Ordonnance sur le balisage des aérodromes non munis de permis (C.R.C. 1978, chap. 19);

Ordonnance sur les transporteurs aériens utilisant de gros avions (C.R.C. 1978, chap. 21 modifiée par DORS/79-497, (1979) 113, Gaz. Can. II 2496, par DORS/82-580, (1982) 116 Gaz. Can. II 2106 et par DORS/82-684, (1982) 116 Gaz. Can. II 2579);

Ordonnance sur les transporteurs aériens utilisant des avions petits porteurs (C.R.C. 1978, chap. 22 modifiée par DORS/79-498, (1979) 113 Gaz. Can. II 2497, par DORS 82-579, (1982) 116 Gaz. Can. II 2106 et par DORS/82-687, (1982) 113 Gaz. Can. II 2583);

Ordonnance sur les accidents d'aviation et les aéronefs disparus (C.R.C. 1978, chap. 23);

Ordonnance sur la liste d'équipement minimal d'un aéronef (C.R.C. 1978, chap. 25);

Ordonnance sur le contrôle du bruit des aéronefs aux aéroports (C.R.C. 1978, chap. 27 modifiée par DORS/83-936, (1983) 117 Gaz. Can. II 4418 et par DORS/83-941, (1983) 117 Gaz. Can. II 4426);

Ordonnance sur les fauteuils d'aéronef, les ceintures et les harnais de sécurité (C.R.C. 1978, chap. 28 modifiée par DORS/82-986, (1982) 116 Gaz. Can. II 3698);

Ordonnance sur le livret technique d'aéronef (C.R.C. 1978, chap. 30);

Ordonnance sur les altimètres et les prises de pression statique pour altimètre (C.R.C. 1978, chap. 32 modifiée par DORS/82-575, (1982) 116 Gaz. Can. II 2101);

Ordonnance sur les procédures de calage altimétrique (C.R.C. 1978, chap. 33 modifiée par DORS/82-680, (1982) 116 Gaz. Can. II 2575);

Ordonnance sur le système ou dispositif avertisseur (C.R.C. 1978, chap. 34);

Ordonnance sur les signaux de détresse et d'urgence (C.R.C. 1978, chap. 41);

Ordonnance sur les instruments et l'équipement de vol IFR (C.R.C. 1978, chap. 48);

Ordonnance sur l'équipement pour le vol de nuit (C.R.C. 1978, chap. 51 modifiée par DORS/82-577, (1982) 116 Gaz. Can. II 2103 et par DORS/82-685, (1982) 116 Gaz. Can. II 2581);

Ordonnance sur l'équipement d'oxygène (C.R.C. 1978, chap. 52);

Ordonnance sur les licences du personnel (C.R.C. 1978, chap. 53 modifié par DORS/82-989, (1982) 116 Gaz. Can. II 3702);

Ordonnance sur l'utilisation de giravions pour le transport aérien (C.R.C. 1980, chap. 62 modifiée par DORS/82-578 (1982) 116 Gaz. Can. II 2105 et par DORS/82-681, (1982) 116 Gaz. Can. II 2576);

Ordonnance sur les certificats de navigabilité des aéronefs (DORS/83-531, (1983) 117 Gaz. Can. II 2625);

Ordonnance sur l'équipement pour le vol de nuit (DORS/82-577, (1982) 116 Gaz. Can. II 1517 modifiée par DORS/82-685, (1982) 116 Gaz. Can. II 4429);

Ordonnance sur les radiobalises de secours (DORS/81-794 (1981) 115 Gaz. Can. II 3021 modifiée par DORS/82-574 (1982) 116 Gaz. Can. II 2100);

Ordonnance sur l'équipement de sauvetage (DORS/82-395, (1982) 116 Gaz. Can. II 1517 modifiée par DORS/83-942, (1983) 117 Gaz. Can. II 4429);

La Loi sur le bureau canadien de la sécurité aérienne (S.C. 1980-81-82-83, chap. 165 et modifications)

Cette loi crée le Bureau canadien de la sécurité aérienne qui a pour fonction de promouvoir la sécurité aérienne en constatant les manquements dont celle-ci est l'objet. Le Bureau procède à des enquêtes et fait des recommandations sur les moyens d'éliminer ou de réduire les manquements à la sécurité aérienne.

LES LOIS ET RÈGLEMENTS S'APPLIQUANT SPÉCIFIQUEMENT AU TRANSPORT PAR PIPELINES

Les règlements adoptés en vertu de la Loi sur l'Office national de l'énergie (S.R.C. 1978, chap. N-6)

Conformément à la Loi sur l'Office national de l'énergie (art. 39), l'Office national de l'énergie peut faire des règlements visant la sécurité des employés des compagnies habilitées par loi spéciale à construire ou à exploiter un pipeline.

Règlement sur les gazoducs (C.R.C. 1978, chap. 1052) modifié par DORS/79-29, (1979) 113 Gaz. Can. II 117, par DORS/79-674, (1979) 113 Gaz. Can. II 3358, par DORS/83-245, (1979) 113 Gaz. Can. II 1189 et par DORS/83-276, (1983) 117 Gaz. Can. II 1372)

Suivant ce règlement, une personne habilitée à construire ou à exploiter un gazoduc qui relie une province à une ou plusieurs autres ou qui s'étend au-delà des limites d'une province doit entreprendre toutes les démarches et prendre toutes les mesures nécessaires pour s'assurer que son gazoduc ne présente aucun danger pour le personnel de l'industrie visée.

En plus de voir à installer des écriteaux aux endroits présentant certains risques ou dangers, la compagnie doit établir et mettre en application des programmes de formation pour la sécurité à l'intention de ses employés et doit porter à leur connaissance tous les règlements de sécurité qui s'appliquent à leur travail.

La compagnie doit également voir à ne pas permettre qu'on utilise dans une zone où il y a un danger d'incendie ou d'explosion des appareils à flamme nue, un système d'allumage ou toute autre source de feu à moins que les personnes qui utilisent ces appareils sachent qu'il existe un danger et comment utiliser ces appareils, et que les précautions voulues soient prises pour prévenir tout incendie ou explosion.

Le Règlement sur les pipelines (DORS/78-746, (1978) 112 Gaz. Can. II 3722 modifié par DORS/79-619, (1979) 113 Gaz. Can. II 3074, par DORS/79-690, (1979) 113 Gaz. Can. II 3444, par DORS/83-825, (1982) 116 Gaz. Can. II 3048, par DORS/83-244, (1983) 117 Gaz. Can. II 1188 et par DORS/83-569, (1983) 117 Gaz. Can. II 2698)

Suivant ce règlement, toute compagnie qui est habilitée à construire ou exploiter un pipeline aux termes d'une loi spéciale, doit prendre toutes les mesures pour s'assurer que son pipeline ne présente aucun danger pour le public et pour ses employés.

La Compagnie doit également s'assurer que toutes les personnes qui participent aux travaux de construction du pipeline respectent toutes les exigences de sécurité et d'hygiène.

Parmi les mesures de sécurité que doit prendre la compagnie notons celle qui consiste à assurer une ventilation adéquate pour la dispersion des vapeurs dangereuses durant l'entretien ou la réparation du pipeline.

Les règlements adoptés en vertu de la Loi sur les terres territoriales (S.R.C. 1970, chap. T-6 et modifications) et de la Loi sur les concessions de terres publiques (S.R.C. 1970, chap. P-29 et modifications)

Suivant la Loi sur la concession des terres publiques, le gouverneur en conseil peut établir des règlements autorisant le ministre qui a le contrôle, la gestion et l'administration de toutes les terres publiques qui ne sont pas requises pour des fins publiques à les vendre, louer ou autrement aliéner, sous réserve des limitations et conditions que peut prescrire le gouverneur en conseil (art. 4). Conformément à la Loi sur les terres territoriales (art. 4), le gouverneur en conseil peut, également, établir des règlements autorisant le ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien à vendre, céder à bail ou autrement aliéner sous réserve des restrictions et conditions que peut prescrire le gouvernement en conseil, les terres dévolues à la Couronne qui sont situées dans les territoires du Nord-Ouest ou au Yukon.

Le règlement sur le forage et l'exploitation des puits de pétrole et de gaz au Canada (C.R.C. 1978, chap. 1517)

Ce règlement s'applique à tous les puits et à tous les travaux exécutés en vue de rechercher, d'extraire ou de transporter du pétrole ou du gaz sur les terres du Canada qui sont placés sous la régie, la

gestion et l'administration du ministre responsable.

Ce règlement comporte des dispositions relatives aux dispositifs de sauvetage, aux équipements de protection individuels, à la prévention et à l'extinction des incendies ainsi qu'aux premiers soins. Il énonce également certaines mesures de sécurité applicables au travail dans des réservoirs d'emmagasinage et autre récipient pour le pétrole et le gaz.

Les règlements adoptés en vertu de la Loi sur la protection et la conservation du pétrole et du gaz (S.R.C. 1970, chap. O-4 et modifications)

Cette loi reconnaît au gouverneur en conseil le pouvoir d'établir des règlements prescrivant les mesures à prendre afin d'assurer la sécurité des opérations de forage, de production, de conservation, de traitement et de transports du pétrole et du gaz naturel dans le territoire du Yukon, les territoires du Nord-ouest, l'Ile-de-sable et les zones sous-marines adjacentes à la Côte canadienne situées hors du territoire d'une province. (art. 12)

Règlement concernant le forage des puits de pétrole et de gaz naturel au Canada (DORS/79-82, (1979) 113 Gaz. Can. II 277 et 756 et par DORS/80-641, (1980) 114 Gaz. Can. II 2815)

Ce règlement s'applique au forage des puits de pétrole et de gaz naturel de même qu'à toutes les activités ou opérations complémentaires à un programme de forage. Il reconnaît à l'exploitant des puits l'obligation de s'assurer que des méthodes de travail sûres soient appliquées au cours de tout programme de forage et établit des normes de sécurité et de formation du personnel.

CONCLUSION

Le lecteur aura sûrement remarqué que la plupart des textes législatifs relatifs à la santé et à la sécurité du travail sont rédigés en fonction des sujets à couvrir plutôt qu'en fonction d'une approche sectorielle, ce qui a pour effet de rendre applicable à chacun des secteurs d'activité visés un nombre considérable de textes législatifs.

Il nous apparaît donc important de préciser que les résumés des textes législatifs que l'on retrouve au présent chapitre n'ont pas la prétention d'être exhaustifs ni de synthétiser tous les droits et obligations créés par ces législations. Ces résumés ont en fait pour objet de constituer un genre de table des matières de ces textes législatifs, en vue d'aiguiller le lecteur profane vers les sujets qui l'intéressent ou le concernent.

Par conséquent, une consultation du texte législatif original s'avérera indispensable en cas d'étude le moindrement approfondie.

Le champ d'application des textes législatifs constitue également un élément intéressant à relever. En effet, il peut sembler assez surprenant au premier abord de retrouver certains règlements apparemment étrangers à un secteur d'activité. Il s'agit de règlements qui visent les tâches connexes susceptibles d'être effectuées plutôt que les activités principales du secteur.

Précisons de plus, pour rassurer le lecteur, que la détermination des règlements potentiellement applicables à un secteur d'activité donné a fait l'objet d'une vérification auprès des experts de la Direction de la programmation de la prévention étant donné que les Services juridiques ne se veulent pas une autorité en matière de techniques et de procédés de travail.

Nous espérons donc que ces quelques commentaires sauront faciliter au lecteur une bonne utilisation de ce chapitre.

ANNEXE

RÈGLEMENTS ÉTUDIÉS, MAIS NON RETENUS

Règlements adoptés en vertu des lois du Québec, examinés mais non retenus puisqu'ils ne traitent pas directement de la santé et de la sécurité du travail ou ne visent pas le secteur étudié.

RÈGLEMENTS ADOPTÉS EN VERTU DE LA LOI SUR LA SANTÉ ET LA SÉCURITÉ DU TRAVAIL (L.R.Q., chap. S-2.1)

. Règlement sur les associations sectorielles paritaires de santé et de sécurité du travail (R.R.Q., 1981, chap. S-2.1, r. 1, modifié par le Décret 582-83 du 23 mars 1983, par le Décret 47-83 du 12 janvier 1983, par le décret 1405-83 du 22 juin 1983 et par le Décret 1406-83 du 22 juin 1983)

. Règlement sur le certificat médical des ouvriers (R.R.Q., 1981, chap. S-2.1, r. 3)

. Règlement sur les chantiers maritimes (R.R.Q., 1981, chap. S-2.1, r. 4)

. Code de sécurité pour l'industrie du bois ouvré (R.R.Q., 1981, chap. S-2.1, r. 5)

. Règlement sur l'étaiement des coffrages à béton (R.R.Q., 1981, chap. S-2.1, r. 10)

. Règlement sur la mise en application des dispositions relatives aux accidents du travail et aux maladies professionnelles contenues dans l'Entente entre le Gouvernement du Québec et le Gouvernement de la République française en matière de sécurité sociale (R.R.Q.,

1981, chap. S-2.1, r. 12)

. Règlement sur les postes d'appareils de sauvetage dans les mines (R.R.Q., 1981, chap. S-2.1, r. 13)

. Règlement sur la protection des ouvriers travaillant avec de l'air comprimé (R.R.Q., 1981, chap. S-2.1, r. 14)

. Règlement de régie interne de la Commission de la santé et de la sécurité du travail (R.R.Q., 1981, chap. S-2.1, r. 16, modifié par le Décret 1687-82 du 7 juillet 1982)

. Règles de preuve, de procédure et de pratique des bureaux de révision de la Commission de la santé et de la sécurité du travail (R.R.Q., 1981, chap. S-2.1, r. 17)

. Règlement sur le remboursement de certains frais occasionnés par une enquête ou une audition (R.R.Q., 1981, chap. S-2.1, r. 18)

. Règlement sur la sécurité et l'hygiène dans les travaux de fonderie (R.R.Q., 1981, chap. S-2.1, r. 20)

. Règlement sur les travaux forestiers (R.R.Q., 1981, chap. S-2.1, r. 22)

. Règlement sur les services de santé au travail (Décret 1281-82 du 26 mai 1982, modifié par le Décret 748-83 du 13 avril 1983)

1 Règlement sur le programme de prévention (Décret 1282-82 du 26 mai 1982, modifié par le Décret 747-83 du 13 avril 1983)

. Règlement sur les comités de santé et de sécurité du travail (Décret 2025-83 du 28 septembre 1983)

. Règlement sur l'association paritaire pour la santé et la sécurité du travail dans le secteur de la construction (Décret 209-84 du 25 janvier 1984)

RÈGLEMENTS ADOPTÉS EN VERTU DE LA LOI SUR LES ACCIDENTS DU TRAVAIL (L.R.Q., chap. A-3)

Tous les règlements ont été examinés mais seul le Règlement sur les normes minimales de premiers secours et de premiers soins (Décret 1922-84 du 22 août 1984) a été retenu.

RÈGLEMENTS ADOPTÉS EN VERTU D'AUTRES LOIS

. Règlement sur les conditions sanitaires des campements industriels ou autres (R.R.Q., 1981, chap. Q-2, r. 3)

. Règlement sur les déchets solides (R.R.Q., 1981, chap. Q-2, r. 14, modifié par le Décret 195-82 du 27 janvier 1982 et le Décret 1075-84 du 9 mai 1984)

Règlement sur les eaux souterraines (R.R.Q., 1981, chap. M-13, r. 3)